ESTIMATES

Infrastructure Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2004

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2004

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/90-2004
ISBN 0-660-62646-2

Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document "Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada". This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a "citizen focus" shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2004 Departmental Performance Report*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

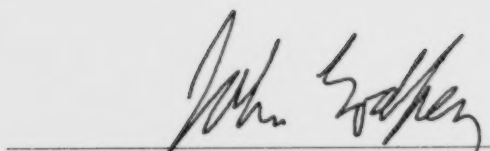
This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site:
http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp

Comments or questions can be directed to:
Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A OR5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Infrastructure Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2004



The Honourable John Godfrey
Minister of State (Infrastructure and Communities)

105-01151/

Table of Contents

SECTION 1: MESSAGES 1

Minister's Message 1

Deputy Head's Message 3

SECTION 2: SUMMARY OF DEPARTMENTAL PERFORMANCE 5

2.1 Progress and Performance against RPP Commitments 5

2.2 Parliamentary Committee Recommendations 7

SECTION 3: CONTEXT 9

3.1 Definition of Infrastructure 9

3.2 Infrastructure in Canada 10

3.3 Mandate, Roles and Responsibilities 11

3.4 Challenges and Risks 13

SECTION 4: PERFORMANCE 15

4.1 High Level Logic Model 15

4.2 Performance Discussion 17

Priority 1: Building an effective organization 18

Priority 2: Coordinating federal investments in infrastructure projects 23

Priority 3: Enhancing research, knowledge and outreach on infrastructure issues 43

ANNEXES 47

A. Contacts 47

B. Transfer Payments 47

C. Regulatory Initiatives 48

D. Financial Summary Tables 48

E. Completed Evaluations and Audits 55

Section 1: Messages

Minister's Message

John Godfrey

Over the past decade, the Government of Canada has placed more and more importance on the role of infrastructure in building healthy communities and supporting federal objectives in respect of sustainable development that benefits all Canadians. This trend continues.

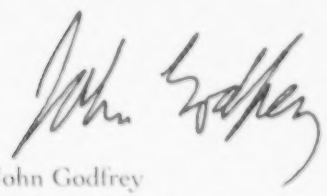
In December 2003 the Prime Minister created a Cabinet position for a Minister of State (Infrastructure) and placed Infrastructure Canada, along with five community-related Crown corporations (Canada Mortgage and Housing Corporation, Canada Lands Company Limited, the Old Port of Montreal Corporation Inc., Parc Downsview Park Inc. and Queens Quay West Land Corporation) in the Environment portfolio. This shift was a tangible example of the federal commitment to the sustainability of Canadian communities, whether through funding for infrastructure projects, transforming contaminated land into green or residential space for local communities, building affordable housing, or providing cultural and recreational infrastructure enjoyed by millions every year.

The purpose of this report is to set out the performance and achievements of Infrastructure Canada for 2003–04; however, some notable changes have since occurred that bear mentioning here. In July 2004 I was appointed Minister of State (Infrastructure and Communities) reporting to the Prime Minister with responsibility for Infrastructure Canada, four community-related Crown corporations, and the Cities Secretariat. This is a clear signal that infrastructure and communities remain a major priority of the Government of Canada and that this priority is higher on our agenda than ever before.

The Government of Canada continues to recognize the need for stable, predictable resources to address the challenges faced by cities and communities of all sizes. Collaboration and long-term planning are essential if we are to tackle the infrastructure deficit in an effective and timely manner. We must continually evaluate the progress we have made, identify areas for improvement, and celebrate our collective achievements.

The Department's 2003–04 Report on Plans and Priorities made a commitment to work toward meeting the priority needs of Canadians for infrastructure that contributes to quality of life, a healthy environment, economic growth, sustainable rural development, innovation and international trade, and we set out priority areas to guide our work in this regard. We have made great progress on these priorities this year and have refined them to better reflect the work we will be doing in the coming years as we continue to address the long-term needs of communities.

As Minister of State (Infrastructure and Communities) I am eager to work with provinces, territories and local governments across Canada to address the needs of our communities. I am optimistic that the dialogue and partnerships we have already established will lead us to concrete action and solutions – solutions that will have significant and real benefit for Canadians.



John Godfrey
Minister of State
(Infrastructure and Communities)

Deputy Head's Message

The past year has been both a formative and transformative year for Infrastructure Canada. We have continued to take important steps to build a modern, innovative and effective organization and have achieved important results as we delivered on our mandate. I am especially proud of the Department for realizing these results in the midst of a shifting environment.

André Juneau

The appointment of a Minister of State (Infrastructure), our move from the Industry to the Environment portfolio, our new relationship with community-related Crown corporations, and the even more recent appointment of a Minister of State (Infrastructure and Communities) resulting in the shift to our own portfolio, has provided an exciting opportunity for our Department to meet new challenges while continuing to deliver on the priorities set out in our 2003–04 Report on Plans and Priorities.

We have continued to make strategic, partnership investments in projects that meet regional and local needs – at the same time supporting federal objectives such as health, environment, sustainable development, climate change, and innovation. We have focussed on horizontal policy development and integration within the federal government to connect federal activities in a more coherent way. And we have begun to foster and enhance research and knowledge on infrastructure issues.

I am confident that our achievements to date provide us with a strong foundation on which to look forward and continue contributing to healthy, vibrant, sustainable communities. We will continue to engage and work together with all our partners, ensuring federal investments in infrastructure and communities improve quality of life, support economic development and contribute to sustainable development.

Management Representation Statement

I submit, for tabling in Parliament, the 2003–04 departmental performance report (DPR) for Infrastructure Canada.

This report has been prepared based on the reporting principles and other requirements in the *2003–04 Departmental Performance Reports Preparation Guide* and represents, to the best of my knowledge, a comprehensive, balanced, and transparent picture of the organization's performance for fiscal year 2003–04.

Name: André Ico-

Title: Deputy Head

Date: 24 Sept 04

Section 2: Summary of Departmental Performance

2.1 Progress and Performance against RPP Commitments

The following table briefly summarizes Infrastructure Canada's (INFC) performance against the commitments in the 2003–04 Report on Plans and Priorities (RPP). Context for the Department's work is provided in Section 3, and performance details are provided in Section 4.

Table 1: Progress and Performance against Commitments

RPP Commitments	Summary of Progress & Performance
Strategic Outcome: Meeting the priority needs of Canadians for infrastructure that contributes to quality of life, a healthy environment, economic growth, sustainable rural and urban development, innovation and international trade.[1]	***Overall performance:*** As a new federal entity with an evolving mandate and increasing responsibility, INFC has been in transition mode since 2002. While managing organizational transition, INFC has been establishing the management accountability frameworks, structures, policies and processes required to function as a separate entity and to effectively manage national infrastructure programs. The Department has made significant progress in implementing new infrastructure funding programs and currently manages and co-ordinates four programs, with total funds of $7.65 billion. INFC continues to work closely with its key federal partners and other stakeholders, to define and support infrastructure needs, develop relevant policies, and gain new knowledge in order to promote innovative approaches that respond to the needs of regions and individual communities.

1. This differs from INFC's previous strategic outcome, noted in the 2002–03 DPR. This outcome was revised and confirmed during development of the Management, Resources and Results Structure (MRRS) (previously the 'Planning, Reporting and Accountability Structure'). Further changes may be required to this structure following the transfer of the Cities Secretariat from the Privy Council Office in July 2004.

Priority 1 Establish the new organization.	***Progress:*** Recruitment for the staffing-up of the organization continued to be a key activity during 2003–04. INFC continued to put in place the governance structures and management processes required for an effective management accountability framework. As part of this framework, a modern comptrollership capacity check was carried out to provide a roadmap for action. ✓ **Successfully met expectations** (for reporting period, organizational development ongoing)
Priority 2 Implement the Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) and Border Infrastructure Fund (BIF).	***Progress:*** Over the past year, INFC has made significant headway in implementing CSIF and BIF, and funding CSIF projects. Work continues to complete all the requirements needed for full implementation. Federal commitments were announced for 35 CSIF projects and 8 BIF projects. As of March 31, 2004, 11 CSIF projects had completed the initial design and description phase and signed project agreements were in place. ✓ **Successfully met expectations** (for reporting period, fund implementation ongoing)
Priority 3 Develop long-term strategic infrastructure programming.	***Progress:*** The community-based Municipal-Rural Infrastructure Fund (MRIF) was announced in Budget 2003 and program terms and conditions are under development. Additional funds announced in Budget 2003 for CSIF provided for the application of a policy leveraging framework to ensure project selection criteria take into account national objectives such as climate change and energy efficiency. INFC continued to work with its federal delivery partners to meet community-based infrastructure needs through the existing Infrastructure Canada Program (ICP) funding. Most of the funding for these community-based projects has been committed. INFC's research and communication functions continue to be enhanced to support infrastructure policy development and operational decision-making. The Department's first Research Strategy to integrate and strengthen the knowledge base on infrastructure was approved and launched. ✓ **Successfully met expectations** (for reporting period, program development ongoing)

Significant changes to plans or priorities:

In 2003–04 the new position of Minister of State (Infrastructure) was created and given responsibility for five Crown corporations: Canada Lands Company Limited, the Old Port of Montreal Corporation Inc., Parc Downsview Park Inc., Queens Quay West Land Corporation, and the Canada Mortgage and Housing Corporation (CMHC). Also transferred from Transport Canada was a small secretariat which assists the Deputy Head in providing policy advice to the Minister on matters relating to Crown corporations in the Infrastructure portfolio, and coordinates portfolio activities on horizontal issues.

Further changes were announced on July 20, when the government created the new position of Minister of State (Infrastructure and Communities) and brought together INFC and the Cities Secretariat formerly in the Privy Council Office. Responsibility for CMHC was transferred to the Minister of Labour and Housing on July 20, 2004.

These expanded responsibilities established an integrated approach to sustainable development in respect of infrastructure development in Canada thus ensuring the Department and the Crown corporations act in an even more co-ordinated and holistic manner on housing, environment, transportation and other infrastructure.

The changes following December 12th impacted INFC's resource levels and are detailed in Table 1.2 in Annex D.

Future Departmental Performance Reports and Reports on Plans and Priorities for INFC will identify and report on plans and priorities reflecting these changes. The Crown corporations report on their own activities in their Annual Reports.

2.2 Parliamentary Committee Recommendations

No reports or recommendations were provided by parliamentary committees over the reporting period.

Section 3: Context

Infrastructure Canada's Mission:
To help build a modern Canada

Infrastructure Canada's Vision:
Canadians benefiting from a world-class public infrastructure

3.1 Definition of Infrastructure

Public infrastructure is a dynamic concept. No single definition or perspective is adequate to capture the diversity of public infrastructure within a society. However, there is a unifying characteristic that is a shared and essential quality of public infrastructure, which is that it provides collective benefits for Canada and for Canadians. In other words, public infrastructure is the basis that underpins the economic, social and cultural well-being of our society.

In the context of INFC, infrastructure is generally defined as the physical assets instrumental in supporting the delivery of public services. This definition is sufficiently broad to allow the pursuit of projects that advance the priorities of all orders of government. This is based on the premise that improved infrastructure is not a public policy goal in itself, but rather a policy instrument that can be used to achieve public policy goals.

Types of infrastructure and related benefits

Type	Examples	Benefits
Physical Infrastructure	Roads, railways, seaports, airports, and border crossings	Trade, Tourism, Security
Infrastructure supporting utilities	Water, wastewater, and electrical utilities	Energy, Clean water, Health
Communications infrastructure	Telephone, cable, satellite and other telecommunications systems	Economic productivity, Access to markets
Physical facilities supporting public activities	Government buildings, hospitals and schools, cultural and recreational infrastructure such as parks, museums, theatres, libraries, arenas, affordable housing, etc.	Education, Health, and Quality of Life

3.2 Infrastructure in Canada

The Government of Canada does not own most of the infrastructure in Canada. Consequently, the Government is not directly responsible for addressing municipal infrastructure needs such as water/sewer, roads and transit or provincial/territorial infrastructure needs which focus largely on health and education. In the interests of serving the public good and furthering national objectives, the federal government is an important partner, working with other levels of government and the private sector, to ensure that Canada's infrastructure needs are being met in an efficient manner. This has an historical basis, as the federal government has supported infrastructure programs since the country's beginnings through investments in railways, the St. Lawrence Seaway, ports, airports, the National Highway System, and hospital construction.

Federal contribution to support infrastructure

Canada's infrastructure base is supported by investments from both the public and private sectors. While the private sector accounts for the major share of infrastructure investment in Canada, the public sector has a role to play in cases where the market fails to meet infrastructure requirements considered to be in the larger public interest.

The following Table summarizes the various federal infrastructure funding initiatives.

Table 2: Federal Infrastructure Initiatives

Program	Federal Funding	Funding Period	Expected Leverage
Infrastructure Canada Programs			
Canada Infrastructure Works Program (completed except for a few residual projets)	$2.43B	1994–99	$8.27B
Infrastructure Canada Program – *http://www.infrastructurecanada.gc.ca/icp/index_e.shtml?menu6*	$2.05B	2000–07	$5.2B
Canada Strategic Infrastructure Fund – *http://www.infrastructurecanada.gc.ca/csif/index_e.shtml?menu5*	$4B	2003–13	$8B+
Border Infrastructure Fund – *http://www.infrastructurecanada.gc.ca/bif/index_e.shtml?menu4*	$600M	2003–13	$90M+
Municipal Rural Infrastructure Fund – *http://www.infrastructurecanada.gc.ca/mrif/index_e.shtml?menuD*	$1B	2004–09	TBD

Program	Federal Funding	Funding Period	Expected Leverage
Other Federal Infrastructure Programs			
Federation of Canadian Municipalities (FCM) "Green" Funds – Environment Canada / Natural Resources Canada, *http://kn.fcm.ca/ev.php?URL_ID=2825&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201&reload=1043178382*	$250M	2000–TBD	$15M
Strategic Highways Infrastructure Program – Transport Canada, *http://www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm*	$600M	2002–07	$60M
Cultural Spaces Canada Program – Heritage Canada, *http://www.pch.gc.ca/progs/ecc-csp/index_e.cfm*	$80M	2001–04	$480M
Prairie Grain Roads – Agriculture and Agri-Food Canada, *http://www.agr.gc.ca/pfra/pgrp_e.htm*	$175M	2001–06	$159M
Affordable Housing Program – Canada Mortgage and Housing Corporation, *http://www.cmhc-schl.gc.ca/en/imquaf/afho/afho_021.cfm*	$1B	2002–07	$1B
Renovating/Adaptation Assistance Programs* – Canada Mortgage Housing Corporation, *http://www.cmhc-schl.gc.ca/en/burema/readaspr/index.cfm* *top-off to existing programs	$256M	2003–05	
First Nation Water Management Strategy – Indian and Northern Affairs Canada, *http://www.ainc-inac.gc.ca/nr/prs/m-a2003/02304bka_e.html*	$600M	2003–08	

3.3 Mandate, Roles and Responsibilities

Infrastructure Canada was established in August 2002. A key element of the Department's mandate is to manage and co-ordinate funding programs that support public infrastructure initiatives and to provide strategic advice and policy direction on related matters.

Infrastructure Canada currently administers four infrastructure programs, with total program funds of $7.65 billion, outlined in the Federal Infrastructure Initiatives Table above.

Another key aspect of INFC's mandate is policy development and research. INFC works closely with its key federal partners, as well as other stakeholders, to apply and transfer knowledge such as that gained through its research activities in order to promote innovative approaches that respond to the needs of regions and individual communities.

Infrastructure Canada provides the focal point for the Government of Canada's involvement in infrastructure development.

Infrastructure Canada supports infrastructure investments that improve the quality of life of Canadians and promote sustainable economic development. Infrastructure investments also further national objectives, such as innovation, trade, clean water, strengthening urban and rural communities, and action on climate change.

Our Partners

INFC collaborates with other federal departments and agencies to affect the delivery of infrastructure programs. For example, INFC works closely with Indian and Northern Affairs Canada in respect to projects in the north and those that involve First Nations. The Department also works closely with the regional development agencies, the Atlantic Canada Opportunities Agency, Western Economic Diversification Canada, Canada Economic Development for the Quebec Region and the Federal Economic Development Initiative for Northern Ontario. Other major federal partners include Transport Canada, Environment Canada and Industry Canada. These departments and agencies share their knowledge of local needs and priorities, as well as their technical expertise, resources and governance structures and are critical to INFC's ability to fulfill its mandate.

INFC collaborates with provincial and municipal governments as well as universities, research institutes, NGOs, think tanks, the private sector and other experts. This collaboration is intended to:

- Generate new, horizontal insights into infrastructure issues;
- Develop a stronger, more multi-disciplinary research community that can provide support for policy and decision makers in the multiple sectors involved in addressing Canada's infrastructure needs; and
- Disseminate and communicate knowledge about infrastructure to key partners.

3.4 Challenges and Risks

In carrying out its infrastructure programs and activities, INFC faces a number of challenges. Three key challenges are:

1. Enhancing and expanding the infrastructure knowledge base

Despite the long history of federal involvement in infrastructure issues, INFC recognizes information gaps in the knowledge base available to support policy- and decision-making. These include:

- Gaps in knowledge and understanding of Canada's public infrastructure relevant to support and improve policy and decision-making and communications on infrastructure issues;
- An under-developed network for generating, disseminating and communicating research and other kinds of knowledge about infrastructure; and
- A narrow understanding of infrastructure as a public policy issue on the part of citizens generally, and a tendency, by at least some segments of the population, not to see it as a high priority.

Enhancing and expanding the infrastructure knowledge base to establish a common understanding of infrastructure issues is a key priority for the federal government. An improved infrastructure knowledge base is vital to developing evidence-based policy, supporting results-based decision making and setting appropriate priorities.

To achieve this objective, INFC, with its key partners, is working to generate insights and transfer knowledge about infrastructure issues. The development of a strong, multi-disciplinary, research community provides support for policy and decision makers in the multiple sectors involved in addressing Canada's infrastructure needs.

2. Identifying funding priorities

Infrastructure Canada must accurately identify the priorities for funding in a complex environment, and balance competing needs between partners and long-term governmental objectives. INFC must "invest for tomorrow" by considering what is in place now and what is required to meet future needs, based on the information that is currently available.

The Department works closely with provinces and territories so that priorities reflect regional needs and are consistent with Government of Canada strategic goals. INFC must balance these priorities, given the large number of infrastructure needs throughout the country. INFC must also ensure that infrastructure spending is part of a long-term strategy to help build a modern Canada, and that projects across the country are complementary and contribute to multiple benefits for Canadians.

3. Working effectively with multiple players

Infrastructure Canada's success in achieving departmental objectives depends largely on well-established collaborative partnerships and solid relations among a diverse range of stakeholders.

Building sustained relationships based on shared values, trust, openness and communication is a long-term and challenging proposition. The management of public/private partner expectations and the maintenance of fairness, transparency and value for the taxpayer dollar represent continuing, significant program challenges.

From project inception, working relationships between all key players and supporting partners must reflect a co-operative and collective commitment to due diligence, optimal value and the cost-effective achievement of project outcomes.

INFC is working to manage these relationships and other risks in order to ensure the successful delivery of the Government of Canada's infrastructure programs and to achieve its objectives with respect to strengthening the knowledge of infrastructure.

Section 4: Performance

4.1 High Level Logic Model[2]

Strategic outcome

Meeting the priority needs of Canadians for infrastructure that contributes to quality of life, a healthy environment, economic growth, sustainable rural and urban development, innovation and international trade.

INFC leads the federal government's participation in a long-term strategy to meet Canada's infrastructure needs – the physical assets instrumental in supporting the delivery of public services. Investments in public infrastructure are key to ensuring a competitive economy, providing efficient transportation systems to support trade, ensuring national security, and meeting the government's sustainable development, environmental and social objectives to improve Canadians' quality of life.

INFC administers four different infrastructure programs representing a total multi-year federal investment of $7.65 billion. The portfolio includes five Crown Corporations representing 2003–04 financial resources of $4.8 billion.

The overall resources allocated to the 2003–04 strategic outcome include:

Planned Spending	*Total Authorities*	*Actual Spending*	*Total FTEs*
$25.1M	$169.2M	$ 97.4M	101

Intermediate outcomes for Canadians (Interim)

The intermediate outcomes expected to support the strategic outcome include:

- Enhanced health and environmental quality through improved water quality, improved waste management, and reduced greenhouse gases and airborne pollutants.
- Increased economic growth and activity through increased economic opportunity in communities, access to the new economy through telecommunications, and tourism opportunities.
- Enhanced communities through more effective urban development, safer and faster transportation, and development in rural, northern and First Nation communities.
- Increased trade and production through better movement of goods, enhanced security and more efficient border facilities at the busiest Canada-US border points.

2. The department's Management, Resources and Results Structure (MRRS) is under review. Final outcome statements are being developed. This is an interim model until the MRRS is completed. In response to the increased mandate and new programs in INFC, an Operational Review has been undertaken to ensure the organizational model and management framework are aligned to meet the intended outcomes.

Immediate outcomes for Canadians (Interim)

The immediate outcomes expected to support the intermediate and strategic outcomes include:

- Co-ordinated community-based, large-scale strategic, border, and municipal-rural infrastructure projects.
- Collaborative working relationships with key stakeholders and partners to implement infrastructure programs.
- Leadership in policy development on matters associated with infrastructure and sustainable development.
- Strengthened infrastructure knowledge base to inform and support decision making.
- Promotion of ongoing public communications and outreach initiatives to demonstrate the Government of Canada's intent and role and the results achieved in supporting Canada's infrastructure.

Plans and priorities

The 2003–04 Performance Achievement Areas are[3]:

Priority 1: Building an effective organization.

Priority 2: Coordinating federal investments in infrastructure projects.

Priority 3: Enhancing research, knowledge and outreach on infrastructure issues.

Program, resources, and results linkages

To achieve its outcomes, INFC has 3 main program activity areas:

1. Infrastructure Programming, including: funding programs such as the Municipal-Rural Infrastructure Fund (MRIF), Border Infrastructure Fund (BIF), the Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF), the Infrastructure Canada Program (ICP), and Program Operations as well as research, knowledge/outreach and policy/communications functions.
2. Crown Corporation Portfolio Management, including Canada Mortgage and Housing Corporation, Canada Lands Company Limited, the Old Port of Montreal Corporation Inc., Parc Downsview Park Inc. and Queens Quay West Land Corporation.
3. Departmental Administration, including corporate, information management/technology, and legal services.

3. A crosswalk between these areas and the 2003–04 RPP Priorities is provided in Section 4.2.

INFC's resources for 2003–04 were allocated along the following program lines:

Program	Planned Spending	Total Authorities	Actual Spending
Infrastructure Programming	$21.9M	$133.0M	$67.6M
Crown Corporations	$1.2M	$23.8M	$23.5M
Administration	$2.0M	$12.4M	$6.3M

4.2 Performance Discussion

This performance report details the progress made against the Department's plans and priorities in 2003–04. The 2003–04 RPP was the first for INFC and outlined its goals as a new organization. In that year, the Government initiated a number of changes that recognized the increasing importance of infrastructure in supporting the Government of Canada's agenda.

These changes, along with the experience gained in implementing infrastructure programs and developing departmental management accountability and reporting structures, required a new foundation for INFC planning and reporting. The evolution of the 2003–04 priorities to the current performance achievement areas used in this report is detailed below. This structure better reflects the departmental achievement areas and sets the stage for reporting on performance both now and in the future.

Table 3: 2003–04 Priorities and Performance Achievement Areas

2003–04 RPP Priorities	2003–04 Performance Achievement Areas
Establishing the new organization	**Building an effective organization**
Implementing the Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) and the Border Infrastructure Fund (BIF)	**Coordinating federal investments in infrastructure projects** [CSIF, BIF, Infrastructure Canada Program (ICP), Municipal Rural Infrastructure Fund (MRIF)]
Developing a long-term infrastructure program	**Enhancing research, knowledge and outreach on infrastructure issues**

Priority 1: Building an effective organization

The mandate and responsibilities of INFC have continued to evolve and expand since the organization was established in August 2002. Budget 2003 committed the Government of Canada to the doubling of the Canada Strategic Infrastructure Fund from $2 billion to $4 billion and to the establishment of a new $1 billion Municipal Rural Infrastructure Fund.

In December 2003 the Prime Minister announced the creation of a new Minister of State (Infrastructure), and the transfer of responsibility for five land- and housing-focussed Crown corporations to the Infrastructure Canada portfolio. Further changes were announced on July 20, 2004, which are beyond the time period for this Performance Report and will be reported on for 2004–05.

These most recent changes, combined with the relative newness of the department, have resulted in a period of continuing change and transition for the organization and created additional requirements for building an effective organization. Many of the required management processes and structures have been put in place but further work is required. To report its achievements to date, the department is using the Management Accountability Framework (MAF), introduced by Treasury Board Secretariat (TBS) to provide an explicit and coherent model for high organizational performance. The MAF brings together the principal elements of frameworks like those on Modern Comptrollership, Human Resources Modernization, Service Improvement and Government On-Line. Further information on the MAF can be found at **http://publiservice.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_e.asp**.

This framework comprises a list of ten essential elements of sound management, reflective of the management initiatives currently underway and of the vision of modern Public Service management. TBS has developed a short list of indicators for each expectation. In this and future Performance Reports, INFC will report on progress against these expectations.

MAF Expectation	MAF Indicators	INFC Achievements to date
Governance & Strategic Directions The essential conditions – internal coherence, corporate discipline and alignment to outcomes – are in place for providing effective strategic direction, support to the Minister and Parliament, and the delivery of results.	• Support to Minister, Cabinet and Parliament. • Management framework aligned to strategic outcomes. • The right executive team. • Results-focused, corporate priorities. • Strategic resource allocation/reallocation based on performance. • Integrated agenda for management excellence. • Horizontal collaboration. • Environmental scanning.	• Provided federal co-ordination in collaboration with federal delivery partners for the shared delivery of infrastructure programs, soon to be confirmed through Memoranda of Understanding. • Established strong relationships and collaborated with various orders of government (provinces and territories, First Nation communities, municipalities, etc.) for cost-sharing of infrastructure programs and projects, via contribution agreements, the establishment of joint oversight committees, the promulgation of program guidelines and announcement of partnership investments. • Significant interaction with industry, professional and municipal organizations with infrastructure focus. • Initiated development work for a TBS-mandated Operational Review in 2004–05 to ensure Infrastructure Canada's organizational model and management framework are aligned to achieve its strategic outcomes. • Carried out a Modern Comptrollership Capacity Assessment and initiated an Action Plan. • Co-chaired two IT working groups for the federal small agency network. • Activated the Horizontal Committee on Infrastructure Research.
Stewardship The departmental control regime (assets, money, people, services, etc.) is integrated and effective, and its underlying principles are clear to all staff.	• Management systems provide relevant information and early warning on resources, results and controls. • Rigorous audit/ evaluation function. • Functional specialists as 'partners'. • Compliance with policies, regulations, and legislation.	• Established Risk-based Audit Frameworks for CSIF and BIF contribution programs. • With special funding from TBS, proposed a governance structure for internal audit and evaluation and developed departmental policies. • Established a Memorandum of Understanding with Consulting and Audit Canada to provide contracting services ensuring due diligence and conformity of departmental contracts to the Government Contract Regulations. • Further developed the award-winning Shared Information Management System for Infrastructure (SIMSI), which offers on-line service and information, and meets the high standards of openness and transparency, due diligence and reporting demanded by Canadians.

MAF Expectation	MAF Indicators	INFC Achievements to date
Accountability Accountabilities for results are clearly assigned and consistent with resources, and delegations are appropriate to capabilities.	• Clear accountabilities and responsibilities for due process and results. • Delegations appropriate to capabilities. • Cascading commitments in Performance Management Agreements of Executives.	• Developed Results-based Management and Accountability Frameworks for the CSIF, BIF, and underway for the MRIF. Memoranda of Understanding being developed with federal delivery partners to ensure agreement and transparency on roles and responsibilities for infrastructure program and project delivery. • Performance management agreements for executives based on Deputy Head and ADM commitments.
Public Service Values By their actions departmental leaders continually reinforce the importance of PS Values and Ethics in the delivery of results to Canadians (e.g.: democratic, professional, ethical and people values).	• Exemplary conduct. • PS values tailored to realities/culture of department. • Values-based management practices.	• Mandatory training provided for managers on staffing values and principles. • Developed a transition staffing strategy for decision-making. • Fact sheets communicated to staff on the new Values and Ethics Code and requirements for conflict of interest. • Appointed a Senior Advisor on Wrongdoing in the Workplace and a Champion of Values and Ethics. • Appointed a Champion for the Voluntary Sector Initiative (VSI). • First annual report on Staffing Accountability Accord was recognized by the PSC as an excellent example for a new organization. • Orientation sessions were held on corporate services and support provided to new staff and exit interview process in place for departing staff. • Plan approved for first employee survey to be conducted (Spring 2004) to measure employee satisfaction and create a baseline for future surveys.

MAF Expectation	MAF Indicators	INFC Achievements to date
People The department has the people, work environment and focus on building capacity and leadership to assure its success and a confident future for the Public Service of Canada.	• Reflective of Canada • Respectful of official language requirements • Renewed/sustained capacity • Supportive workplace • Integrity of the classification system • Employee engagement • Opportunities to grow • Leadership continuum • Recognition, rewards and sanctions	• First annual report on Employment Equity indicated representation for women and visible minorities above the public service average. Representations for Persons with Disabilities and for Aboriginals are 2.5 per cent each. • First annual report on Official Languages was submitted indicating representation of 49 per cent francophone and 51 per cent anglophone. INFC's overall bilingualism capacity is 95 per cent. • A Champion for Official Languages and a Champion for Employment Equity were announced. • An in-house language training program was put in place open to all staff. • A career counselling service was provided to all staff and an agreement was established for Employee Assistance Program Services. • Deputy Head (DH) held weekly all staff meetings for information sharing. • A staff retreat was held in November 2003 to actively engage all staff, to foster a team spirit, and to have a view from the leadership (DH and ADMs). Based on the output from the retreat, Guiding Principles for INFC were endorsed by the Management Committee, and communicated to staff. • During National Public Service Week in June 2003, the Deputy Head recognized employee achievements and long service at the Annual Awards Ceremony. • Comprehensive HR development plan under development. Policies in place include Awards and recognition, grievance, performance management and professional development plans.

MAF Expectation	MAF Indicators	INFC Achievements to date
Citizen-focussed Service Services are citizen-centred, policies and programs are developed from the 'outside in', and partnerships are encouraged and effectively managed.	• Monitored, continuously, improved service quality. • Technology options fully exploited. • Empowered front-line deliverers. • Effective relationships.	• Plan approved for Partner Satisfaction Survey to be carried out in summer 2004. • Enhancements to the Shared Information Management System for Infrastructure (SIMSI) were made. This system reports and tracks individual infrastructure projects and is accessed by some 280 active users in other federal departments and agencies, provinces and territories, and municipalities. Ongoing user training was carried out. • In 2003–04, INFC responded to approximately 600 telephone calls, 450 web queries, and 3,357 letters. • As part of its outreach efforts, INFC participated in conferences in Canada and internationally. • INFC employees developed and disseminated information to the public and to research publications.
Policy and Programs Departmental research and analytic capacity is developed and sustained to assure high quality policy options, program design and advice to Ministers.	• Sustained analytic capacity and culture of consultation, review and challenge. • Results focused policy and program agendas linked to government's horizontal priorities. • Citizen engagement. • Confidence of the Minister and the centre.	• Provided ongoing policy support to the Minister and Cabinet on five Crown corporations, infrastructure programs and investments. • Focussed program parameters for infrastructure projects to include and encourage public policy change (water, climate change) to enhance the benefits of investments ("policy leveraging"). • Approved a research strategy for INFC which focuses on knowledge generation, community-building and knowledge transfer.
Learning, Innovation and Change Management The department manages through continuous innovation and transformation, promotes organizational learning, values corporate knowledge, and learns from its performance.	• Strategic organizational learning, a capacity to anticipate and adjust to change, and a disposition to transformation. • A culture of innovation. • Performance as a guide to change. • Delegations as an instrument of empowerment. • Corporate knowledge and corporate memory captured and managed as strategic resources.	• A Champion of Continuous Learning and Development was announced. • A Learning Policy was developed and communicated to all employees in Spring 2004. • Central budgets in each branch were established for employee participation at work-related conferences and workshops. • In-house courses and brown-bag sessions were offered in a variety of areas and topics.

MAF Expectation	MAF Indicators	INFC Achievements to date
Risk Management The executive team clearly defines the corporate context and practices for managing organizational and strategic risks proactively.	• Key risks identified and managed. • Risk lens in decision making. • Risk smart culture. • Capacity to communicate and manage risk in public context.	• Corporate Risk Profile approved for development in 2004–05, which will be used to develop the first 3 Year Audit and Evaluation Plan for INFC. • Business Impact Assessment completed and a Threat and Risk Assessment was carried out on the main building for INFC staff. • Training and workshops provided to staff on grants and contribution management, risk-based audit frameworks, security of information, Public-Private Partnerships (P3) project processes, and contracting.
Results and Performance Relevant information on results (internal, service & program) is gathered and used to make departmental decisions, and public reporting is balanced, transparent, and easy to understand.	• Corporate monitoring and reporting of program, service and internal results. • Integrated financial and non-financial performance information used in corporate decision making. • Departmental reporting based on measurable outcomes. • Benchmark against the best. • Transparent, timely and accessible communications with citizens and Parliament.	• First Report on Plans and Priorities and Departmental Performance Reports approved by Deputy Head and Minister and tabled in Parliament. • Worked with federal delivery partners on horizontal templates for results reporting on ICP, CSIF and BIF. • SIMSI database captured ICP data on infrastructure project benefits and results for reporting purposes. • Terms of reference developed for mid-term evaluation in 2004–05 of the ICP Program. • Phase I Evaluation of the InfraGuide project was conducted as required prior to the conclusion of the Phase II Agreement.

Priority 2: Coordinating federal investments in infrastructure projects

INFC co-ordinates and manages funding programs that support public infrastructure projects. Two families of funds have been created to undertake the challenges of public infrastructure across the country.

The first family addresses strategic undertakings of national, inter-provincial, provincial or regional significance. These funds, often referred to as "strategic", are the Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) and the Border Infrastructure Fund (BIF).

The *Canada Strategic Infrastructure Fund* (CSIF), announced in 2001, focusses on funding major strategic infrastructure projects that are vital to sustaining economic growth and enhancing the quality of life for Canadians. For this fund, provincial and territorial governments identify their priorities, in concert with

the private sector and municipalities, and develop individual proposals for INFC consideration. INFC works with relevant federal departments to negotiate contribution agreements with the proponents and other funding partners, as the case maybe. Federal-funding partners-proponents management committees oversee the initiatives. These projects are of major national and regional significance and each requires separate Treasury Board approval before being funded (see Section A, page 25 for performance information to date).

The *Border Infrastructure Fund* (BIF) was also announced in 2001, and focusses on strategic border infrastructure projects. Managed in a similar way to CSIF, this fund supports projects that reduce border congestion at Canada's key border crossings and increases infrastructure capacity over the medium term (see Section B, page 30 for performance information to date).

The second family addresses community undertakings, most of the time of smaller scale than CSIF and BIF and of local impact. These funds support 14 sub-programs: one with each of the provinces and territories, and one to address First Nations infrastructure needs. These funds, often referred to as "community", are the Infrastructure Canada Program (ICP) and the Municipal Rural Infrastructure Fund (MRIF).

The *Infrastructure Canada Program* (ICP) has been operational since 2000. Under ICP, the delivery, administration and resources associated with the program have been delegated to the appropriate regional agency. The Agency assumes its responsibilities under a management arrangement negotiated with each respective province or territory. First Nation communities are handled by Indian and Northern Affairs Canada. Proponents, in most cases municipalities, manage the projects. INFC provides leadership and horizontal coordination of the locally delivered projects (see Section C, page 33 for performance information).

The *Municipal Rural Infrastructure Fund* (MRIF), announced in 2003, will follow a similar model to ICP. Being a new program, it is not yet operational and an implementation framework is being completed (see Section D, page 40).

To support the overall delivery, management and monitoring of all these funding programs, INFC maintains the Program Operations Branch and the Shared Information Management System for Infrastructure (SIMSI).

The Strategic Funds

A. Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF)

Program Objective and Key Target Areas:

Announced in Budget 2001 ($2 billion) and augmented in Budget 2003 ($2 billion), CSIF is a $4 billion general infrastructure fund dedicated to providing assistance to major-scale projects of national, inter-provincial, provincial or regional significance.

CSIF emphasizes partnerships with all orders of government, provincial, territorial or municipal as well as the private sector. Each partnership is governed by specifically tailored arrangements. Regional equity considerations are taken into account and form the basis for the cost sharing between all funding partners.

CSIF invests in projects that are vital to sustaining economic growth and supporting an enhanced quality of life for Canadians, such as:

- Water and sewage treatment infrastructure.
- Highway and railway infrastructure.
- Urban transit infrastructure.
- Tourism and urban development infrastructure.
- Advanced telecommunications and high-speed broadband.
- Northern infrastructure.

CSIF projects contribute to sustainable development by stimulating economic, social and environmental benefits. CSIF projects improve the flow of people and services, ensure more efficient movement of goods, reduce congestion and enhance both business transport and local air quality. CSIF projects also improve sustainability in areas where there has already been significant environmental degradation. For example, investments in waste water treatment systems to clean up the St. John's and Halifax harbours will have a positive impact on these degraded waterways. Ensuring sustainable development is an imperative for all infrastructure projects. Environmental assessments are conducted as an integral component of each CSIF project before Canada's funding is committed.

Delivery Model

CSIF's delivery model is based on a partnership arrangement between INFC and sectorial departments that either have a direct mandate in a given field of infrastructure (e.g. Transport Canada for transportation projects ranging from highways to urban transit, or Industry Canada for advanced telecommunications), or have a regional development mandate in line with the considered infrastructure projects (e.g. Western Economic Diversification for tourism development projects).

To deliver CSIF, INFC has partnered with six different federal departments: Transport Canada, Western Economic Diversification, Industry Canada (for Ontario projects and Broadband projects), Canada Economic Development – Quebec, Atlantic Canada Opportunities Agency, and Indian and Northern Affairs.

To clarify accountabilities and distribution of responsibilities between INFC and its partners, an Umbrella Memorandum of Understanding was negotiated. This Umbrella MOU will be signed between INFC and each of the federal delivery partners. To support in more detail the expected arrangements on the particular CSIF project, a "project specific MOU" will be negotiated each time. These administrative documents will clearly outline expectations.

The degree of delegation of responsibilities varies project-by-project taking into account the partnership, social or technical complexities, the potential for acquisition of innovative knowledge, the types of negotiated conditions, etc.

In general under CSIF, INFC is responsible for:

- Identification of priorities with provinces or territories;
- Assessment and conformity of a given project with the program terms and conditions and with the policy-leveraging framework;
- Selection of project to be funded;
- Negotiations of the contribution agreement including the expected outcomes, the detailed project description and the particular financial arrangements;
- Federal Environmental Assessment Stewardship;
- Communication strategy;
- Identification of showcase project for research-action purposes;
- Monitoring and reporting to Ministers and Parliament;
- CSIF evaluations; and
- CSIF program enhancements and adjustments.

In general under CSIF, the federal delivery partner is responsible for:

- Acting as Federal Co-chair of the Agreement Steering Committee;
- Claims and payment approval and follow-up;
- Daily decisions within the previously agreed parameters ;
- Data collection;
- Day-to-day discussions and communications with the recipient;
- On-site follow-up of environmental mitigation measures; and
- Reporting to INFC.

Achievements

Over the past year, INFC has made great headway in implementing and funding CSIF projects. CSIF funding unfolds through two key steps. Step one constitutes the work leading to a joint announcement of a given project, by all funding partners. Step two constitutes the detailed design and description of the project as well as the finalization of the detailed financial arrangements between all funding partners, the negotiation, government approval and the signing of the project's contribution agreement.

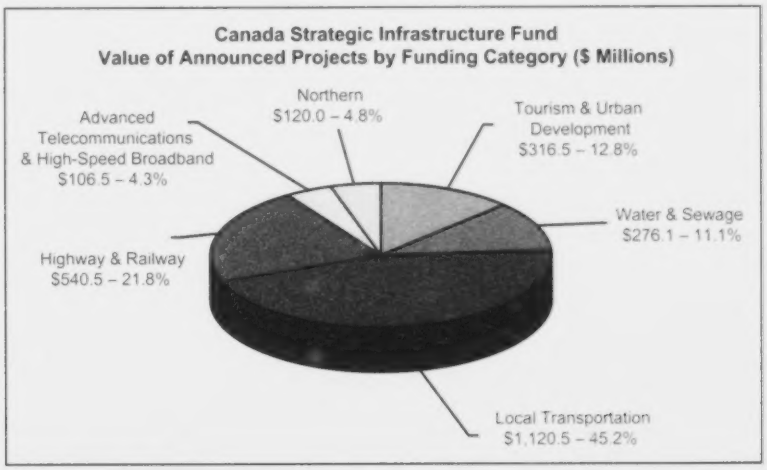
As of March 31, 2004, funding for 35* projects was announced and 11 project agreements were signed.

CSIF Program Expenditures and Announced Projects, as of March 31, 2004

Jurisdiction	Total Federal Funding Allocation ($M)	# of Announced Projects to March 31, 2004	Value of Announced Projects to March 31, 2004 ($M)	# of Signed Project Agreements to March 31, 2004	Value of CSIF in Signed Project Agreements to March 31, 2004 ($M)	Federal Expenditures in 2003–04 ($M)	Federal Expenditures in Previous Years ($M)
Canada	**3,813.0**	**35***	**2,480.0**	**11**	**615.1**	**52.4**	**–**
British Columbia	525.0	3	525.0	1	222.5	5.6	–
Alberta	300.0	2	150.0	1	50.0	–	–
Saskatchewan	120.0	3	79.0	1	9.0	5.8	–
Manitoba	135.0	1	80.0	1	120.0	2.3	–
Ontario	1,165.0	8	850.0	3	100.0	24.4	–
Québec	902.5	2	273.0	–	–	–	–
New Brunswick	105.0	3	86.5	1	60.0	7.2	–
Nova Scotia	105.5	2	90.5	1	30.0	3.1	–
Prince Edward Island	30.0	3	15.0	1	3.6	0.6	–
Newfoundland & Labrador	105.0	2	36.0	–	–	–	–
Yukon	40.0	1	15.0	–	–	–	–
Northwest Territories	40.0	1	40.0	1	20.0	3.4	–
Nunavut	40.0	2	40.0	–	–	–	–
National Priority	200.0	4	200.0	–	–	–	–
Subtotal	**3,813.0**	**35***	**2,480.0**	**11**	**615.1**	**52.4**	**–**
Federal Coordination	162.0						
Research	25.0						
Total	**4,000.0**						

* This number is adjusted to avoid the double counting of two projects which appear in respect of the province/territory and as a National Priority project: The Red River Floodway in Manitoba and the Corridors for Canada project in the Northwest Territories.

The distribution of announced projects over the funding categories previously identified is reflected in the chart below:



Early in 2003–04 CSIF program terms and conditions were established. These terms and conditions include a policy-leveraging framework against which projects are evaluated to ensure that maximum benefits for Canadians are achieved. The policy-leveraging framework was developed in consultation with other federal departments and agencies and other stakeholders. This framework ensures that projects are not considered in isolation but are situated within a broader planning context and maximizes project opportunities for sustainable development over the long-term.

Supporting Local Transit and Cleaner Air

As a result of a $350 million CSIF contribution, starting in 2006, at least 66 per cent of the Toronto Transit Commission's bus purchases will be hybrid or alternatively powered (green) buses. In addition, the City of Toronto will be taking measures to encourage transit use and improve the efficiency of their transit systems.

Supporting Cleaner Water

Residents of the Halifax Regional Municipality (HRM) will benefit from improved wastewater treatment and quality of water in the Halifax Harbour thanks to an enhanced partnership between Canada, Nova Scotia and HRM. CSIF funding will enable the HRM to advance much needed wastewater projects to protect watersheds, and ultimately, achieve water quality objectives for Halifax Harbour.

Supporting Tourism and Urban Development

The project to expand the Vancouver Convention and Exhibition Centre at Canada Place is partly funded with over $ 200 million in contribution funding from CSIF. The project is expected to generated over $1.5 billion in economic benefit to industry and all levels of government, and create over 6,700 person-years of employment during construction and 7,500 full-time jobs once operational.

A current listing of all CSIF project announcements made can be found at: **www.infrastructure.gc.ca/csif/publication/newsreleases/index_e.shtml**.

Program Support Documentation

Due to the wide variety of funded projects and the program requirements, INFC designed and implemented a contribution agreement template. Since the vast majority of projects are of public ownership, INFC based the contractual crafting approach on the principle of a government-to-government agreement. To support the template, INFC is developing guidelines.

CSIF Benefits to Canadians

It is expected that CSIF projects will deliver the following benefits to Canadians over the medium to long term:

- Safer and improved water quality in major communities;
- Safer and faster movement of people and goods on Canada's major land transportation routes;
- Reduced production of greenhouse gases and airborne pollutants;
- More-effective urban development;
- Increased economic activity including tourism; and
- Use of innovative technologies and practices to minimize green house gas emissions.

INFC will report on the **actual benefits** achieved as projects are completed. Further information on CSIF may also be found on the Government of Canada's horizontal results database at **http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_e.asp**.

B. Border Infrastructure Fund (BIF)

The $600 million BIF supports the initiatives in the Smart Borders Action Plan to reduce border congestion and expand infrastructure capacity over the medium term.

The Plan is based on four pillars: (i) the secure flow of people, (ii) the secure flow of goods, (iii) secure infrastructure, and (iv) information sharing and co-ordination in the enforcement of these objectives.

The Free and Secure Trade (FAST) program is revolutionizing the way commercial shipments move across the Canada-U.S. border and will result in a streamlined clearance process and greater efficiency in the shipment of goods.

Similarly, the Canada-US border-wide "fast-lane" program called NEXUS aims at speeding the flow of pre-screened low-risk travelers. BIF will ensure that the necessary investments are made to support and amplify the benefits of NEXUS and FAST.

BIF was implemented in co-operation with provincial, territorial and municipal governments, and with other partners from the public and private sectors on both sides of the Canada-U.S. border. Federal contributions are set at a maximum of 50 per cent of total eligible costs. BIF projects are selected based on the degree to which the following criteria are addressed:

- Reduces congestion;
- Enhances capacity;
- Co-ordinates with adjacent U.S. border facility and road access network;
- Supports implementation of the Smart Borders Action Plan;
- Enhances safety and security at border crossings; and
- Builds on financial participation of other public and private sector partners.

The specific investment categories are:

- Physical infrastructure;
- Intelligent transportation system infrastructure; and
- Improved analytical capacity.

Delivery Model

The BIF delivery model is similar to CSIF, although the partners are limited to Transport Canada and the Canada Border Services Agency.

To clarify accountabilities and the distribution of responsibilities between INFC and its partners, an Umbrella Memorandum of Understanding (MOU), based on the CSIF MOU, will be negotiated between INFC and each of the partners. For a given BIF project, a "project specific MOU" detailing the expected arrangements will be signed as well. These administrative documents will clearly outline expectations.

In general under BIF, INFC is responsible for the following:

- Identification of priorities with provinces or territories;
- Assessment and conformity of a given project with the program terms and conditions;
- Selection of project to be funded;
- Negotiation of the contribution agreement including the expected outcomes, the detailed project description and the particular financial arrangements;
- Federal Environmental Assessment Stewardship;
- Communication strategy;
- Monitoring and reporting to ministers and Parliament; and
- BIF evaluations.

In general under BIF, the federal delivery partner is responsible for the following:

- Acting as Federal Co-chair of the Agreement Steering Committee;
- Claims and payment approval and follow-up;
- Daily decisions within the previously agreed parameters;
- Data collection;
- Day-to-day discussions and communications with the recipient;
- On-site follow-up of environmental mitigation measures; and
- Reporting to INFC.

Achievements

As of March 31, 2004, eight BIF projects, valued at $447 million, were announced for border projects that will generate at least an additional $500 million in infrastructure spending, mostly from provinces.

BIF Program Expenditures and Announced Projects, as of March 31, 2004

Jurisdiction	Total Federal Funding Allocation ($M)	# of Announced Projects to March 31, 2004	Value of Announced Projects to March 31, 2004 ($M)	# of Signed Project Agreements to March 31, 2004	Value of Signed Project to March 31, 2004 ($M)	Federal Expenditures in 2003–04 ($M)	Federal Expenditures in Previous Years ($M)
Total Projects:	582	8	447	–	–	–	–
Province, Location:	***Project:***						
1. NB, St. Stephen	Improvements to border crossing facilities		15				
2. NB, St. Stephen	Improvements to border access highways		30				
3. ON, Sarnia and Niagara Falls	Border infrastructure improvements		133				
4. ON, Fort Erie	Improvements to Peace Bridge crossing approaches		21				
5. ON, Windsor	Implementation of the Windsor Gateway		150				
6. SK, Estevan	Saskatchewan border – North Portal		5				
7. BC, Greater Vancouver	Improvements to Knight Street and the access to the lower mainland border crossings		90				
8. National (Canada Border Services Agency)	Border simulation modelling software		3				
Federal Coordination	18						
TOTAL	600						

Additional information on BIF projects can be found on the INFC website at **http://www.infrastructure.gc.ca/bif/index_e.shtml?menu32.**

Program Support Documentation

Due to the limited variety of funded projects and the program requirements, the contribution agreement template designed and implemented for BIF is based on the template developed for CSIF. To support the template, guidelines will be initiated.

BIF Benefits to Canadians

The expected benefits from all BIF projects announced to date include:

- A reduction in border bottlenecks;
- Greater uptake of border fast tracking programs by frequent users (commuters, trade and transport); and
- Expansion or improvement in border / system capacity.

INFC will report on the **actual benefits** achieved as projects are completed. Further information on BIF may also be found on the Government of Canada's horizontal results database at **http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhdb/profil_e.asp**.

The Community Funds

C. Infrastructure Canada Program (ICP)

The aim of ICP is to improve urban and rural municipal infrastructure in Canada. Program objectives include improving Canadians' quality of life through investments that:

- Improve health and the quality of the environment, e.g., by improving water and air quality; providing Canadians with better drinking water and water management; reducing green house gas emissions; and improving solid waste management;
- Support long-term economic growth, e.g., by increasing economic opportunity in communities; moving people and goods more safely and efficiently in local communities; increasing access to the new economy through improved telecommunications for public institutions, and remote and rural areas; and increasing tourism opportunities in Canada;
- Improve community infrastructure, e.g., by increasing community safety; increasing the supply of affordable housing; and supporting Canadian heritage and culture; and
- Build 21st century infrastructure by encouraging innovation, partnerships, new approaches and best practices to maximize returns to Canadians, and the more efficient use of existing infrastructure.

Green municipal infrastructure projects are ICP's first priority including those that improve the quality of the physical environment as well as providing essential human health and quality of life benefits. ICP projects support potable water and wastewater systems, water management, solid waste management and recycling, and more efficient and/or renewable energy and energy services.

The scope of investments supporting these objectives includes:

1. First priority: Green Municipal infrastructure, such as water and wastewater systems, water management, solid waste management and recycling, and, more efficient and/or renewable energy and energy services[4].
2. Second priority: other local infrastructure, including (in alphabetic order):
   - Affordable housing;
   - Cultural and recreational facilities, such as local museums, local heritage sites, other cultural assets such as art galleries, performing arts facilities, community centres with recreational facilities (swimming pools, skating rinks), and the preservation of locally built heritage;
   - Infrastructure supporting tourism, such as in-ground support for venues, access to locations, and support for major public attractions;
   - Rural and remote telecommunications and high-speed access for local public institutions such as schools, museums, and libraries; and
   - Transportation infrastructure, such as urban transit, roads, bridges, tunnels, intelligent transportation systems technology, and wharves.

Delivery Model

The ICP delivery model is similar to yet different from the CSIF model. Like CSIF, the ICP model is based on a federal partnership arrangement between INFC and five federal departments: Western Economic Diversification, Industry Canada (for Ontario projects), Canada Economic Development – Quebec, Atlantic Canada Opportunities Agency, and Indian and Northern Affairs. ICP differs from CSIF by its 14 ICP sub-programs which consist of one joint sub-program for each province and territory and one sub-program for the First Nations communities. Each sub-program follows the same general conditions, priorities and approaches, but encompasses nuances respective of the partnering order of government.

4. Specific green municipal infrastructure targets for each of the 14 sub-programs have been set during negotiations with provinces and territories. They range from 20 to 90 per cent of the total value of all approved projects. Further information on these targets can be found in the ICP Agreements at: **http://www.infrastructure.gc.ca/icp/partners/provinces_e.shtml**.

ICP was implemented before INFC's inception. Consequently, the delegation of responsibilities to the federal partners was greater while national co-ordination provisos were limited. The delegation of responsibilities included delegating many ministerial authorities to the implementing ministers.

In general under ICP, INFC is responsible for:

- Design of the Terms and Conditions of the Program;
- Negotiations of the contribution agreement including the project categories, the expected outcomes, the joint federal-provincial/territorial/First Nations commitments, and the financial arrangements;
- Program Communication strategy;
- Development, implementation and maintenance of the Shared Information Management System for Infrastructure (SIMSI);
- Monitoring and general reporting to ministers and Parliament; and
- ICP evaluations.

In general, under ICP, the federal delivery partner is responsible for:

- Acting as Federal Co-chair of the Sub-program Management Committee;
- In partnership with the provinces or territories, the selection, assessment, and approval of projects for funding;
- Federal Environmental Assessment Stewardship;
- Sub-program Communication strategy;
- Claims and payment approval and follow-up;
- Day-to-day discussions and decisions within the previously agreed parameters ;
- Data collection;
- On-site follow-up of environmental mitigation measures;
- Sub-program evaluations; and
- Liaison with INFC.

Achievements

As of March 31, 2004, virtually all ICP funding had been either allocated or committed and over 3400 ICP funded projects were approved. (Further information is provided at the Government of Canada's horizontal results database at **http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_e.asp**).

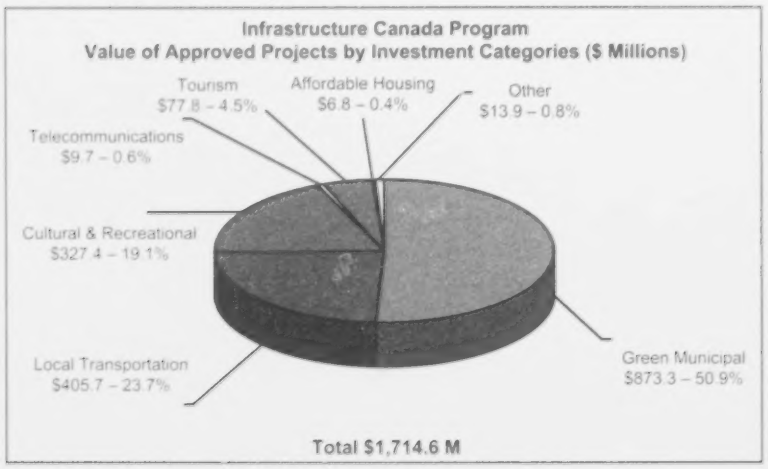
The following table details federal investments in ICP[5]:

ICP Expenditures, as of March 31, 2004

Regional Agency / Federal Department Jurisdiction	Total Federal Funding Allocation ($M)	No. of Approved Project to March 31, 2004	Value of Approved Projects to March 31, 2004 ($M)	Federal Expenditures in 2003–04 ($M)	Federal Expenditures in Previous Years ($M)
Western Economic Diversification Canada	**557.1**	**1385**	**492.5**	**89.2**	**69.2**
British Columbia	268.5	261	237.4	23.0	2.1
Alberta	171.0	615	147.4	36.1	24.7
Saskatchewan	56.7	345	51.8	10.9	22.3
Manitoba	60.9	164	55.7	19.2	20.1
Industry Canada / Ontario	**680.7**	**468**	**582.4**	**134.5**	**129.3**
Canada Economic Development / Quebec	**515.5**	**867**	**462.9**	**70.0**	**52.8**
Atlantic Canada Opportunities Agency	**183.7**	**565**	**144.3**	**39.8**	**54.0**
New Brunswick	54.4	84	49.3	13.0	17.0
Nova Scotia	65.3	112	49.4	13.6	18.0
Prince Edward Island	12.8	66	11.9	3.5	7.0
Newfoundland and Labrador	51.2	303	33.5	9.7	12.0
Indian and Northern Affairs	**38.7**	**121**	**32.4**	**14.4**	**16.5**
Yukon	2.5	9	2.4	0.4	0.8
Northwest Territories	3.0	12	3.0	0.5	1.9
Nunavut	2.1	4	1.1	1.1	1.0
First Nations	31.1	96	25.8	12.4	12.8
Project Subtotal (includes provincial / territorial administration cost)	**1976.0**	**3406**	**1714.6**	**347.9**	**321.8**
InfraGuide	**12.5**				
Federal Coordination	**61.5**				
Total	**2050.0**				

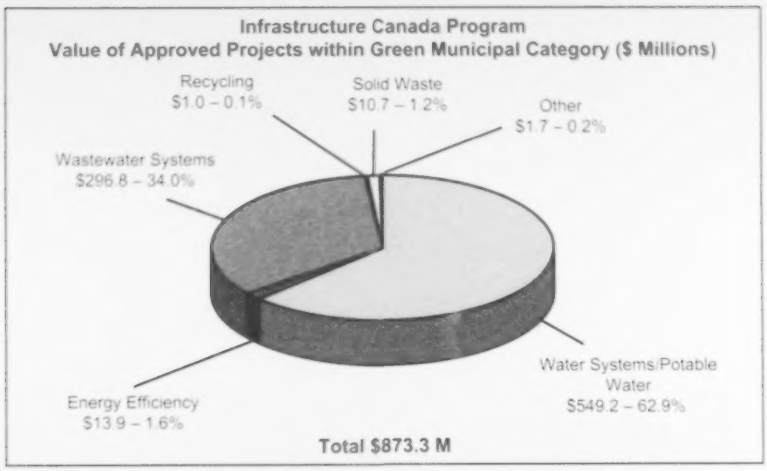
Columns may not add to totals shown due to rounding.

The figure below illustrates how the 3,406 approved ICP projects (representing $1,714.6 million) are distributed according to the various investment categories:



5. Expenditures under ICP are reported by the appropriate implementing Minister since the resources for this program reside in the reference levels of the federal delivery departments and agencies. ICP project information, in this DPR, has been made available in consultation with all federal implementing agencies, provinces and territories.

Further, of the over 50 per cent of green municipal infrastructure projects shown above, the next figure distributes these over the various 'green' infrastructure categories:



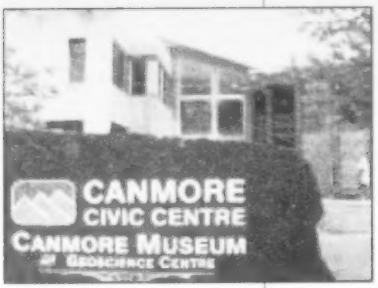
ICP Benefits to Canadians

The expected benefits to Canadians from approved ICP projects include:

Number of households connected or being connected to a municipal water system	54,400
Number of households that received or will receive higher quality potable water	2,265,000
Number of households connected or being connected to a municipal wastewater treatment system	86,000
Increase in solid waste diverted through recycling and composting (metric tonnes per annum)	20,000
Number of current households on municipal wastewater collection whose wastewater is or will be treated to a higher standard	1,190,000
Decrease in electricity used by municipal buildings and facilities (kWh per m^3 per annum)	4,497,000
Decrease in heating fuel used by municipal buildings (BTU equivalent per m^3 per annum)	1,221,000
Number of communities to benefit from improved local transportation	500
Number of communities to benefit from improved sports, cultural and recreational facilities	400

As ICP projects are completed, the **actual benefits** will be compiled and reported. An interim evaluation, planned for 2004–05, will assist in highlighting ICP's successes and areas for further work.

Examples of projects that received federal support ICP are:



Energy Efficiency Improvement in Canmore, Alberta

The Government of Canada contributed over $460,000 toward improving energy efficiency at the Canmore Municipal Services Centre.

Other completed projects in Alberta included the reconstruction of the Airdrie recycling depot that will significantly increase recycling opportunities. ICP also contributed to the expansion of Airdrie's safe waste management programs.

In Cochrane, the downtown vitalization project was completed. ICP supported several initiatives that will contribute to a vibrant and pedestrian-friendly downtown, including a public plaza that will serve as a focal point for community activities and attract tourists for special events.

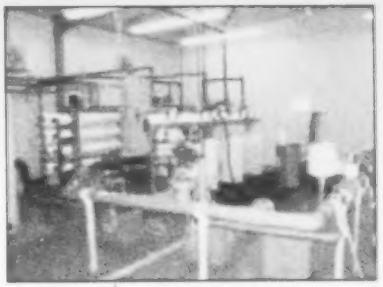
Primary Lagoon Aerator in Paquetville, New Brunswick

In Paquetville, New Brunswick, each order of government contributed $5,000 toward the installation of an aerator in the village's wastewater treatment lagoon. Paquetville is also benefiting from ICP investment in a new multi-functional building. The building houses a number of municipal and regional public service organizations including Concertation rurale Centre-Péninsule, the Collectivité Ingénieuse de la Péninsule Acadienne, a Level II community access centre, a community training and learning centre.

Interchange Project in Regina, Saskatchewan

In Regina, the Government of Canada is investing $750,000 through ICP toward the construction of a new ring road interchange and roadway improvements that will increase traffic capacity and improve the ring road's safety and efficiency. Construction is currently underway and will be completed in time for Saskatchewan's 2005 Centennial celebrations and the 2005 Jeux du Canada Summer Games being held in Regina.

Water and Sewer Project in Balmoral, Manitoba



An ICP contribution of over $730,000 helped bring drinking water up to Canadian Drinking Water Standards in the northern Manitoba community of Balmoral. The community had been under boil-water advisories from local health authorities due to high rates of bacterial contamination found in wells. The project saw the installation of sewer and water services for the residents of Balmoral and the surrounding area, the installation of a new well for source water, and a pumphouse to chlorinate and fluoridate the water.

PROFILE: InfraGuide *(The National Guide for Sustainable Municipal Infrastructure)*

In October 2000, the Government of Canada, in partnership with the National Research Council (NRC), agreed to contribute $12.5 million, in two phases, to the Federation of Canadian Municipalities (FCM) for the development of a National Guide for Sustainable Municipal Infrastructure (InfraGuide).

The InfraGuide project identifies and disseminates best practices and encourages innovation to support sustainable municipal infrastructure decisions and actions. To date, the INFC has contributed $6.5 million towards Phase I and signed a contribution agreement to provide up to $6 million for Phase II ending on March 31, 2005.

In Phase I, the InfraGuide implemented the project's management structure, published 30 best practices, recruited 13 interns and developed a website.

Following the recommendations of a mid-term evaluation, Phase II streamlined the management structure, adopted a marketing and education strategy and will develop 20 additional best practices.

More information is provided at **www.infraguide.ca**.

D. Municipal Rural Infrastructure Fund (MRIF)

The MRIF, announced in Budget 2003, earmarked $1.0 billion to improve the quality of life of Canadians, especially those living in smaller and more remote communities. In particular, MRIF targets communities of less than 250,000 residents and First Nation communities. Originally established as a ten-year initiative, Budget 2004 shortened this timeframe to five years. Like other infrastructure programs, the MRIF seeks to ensure that the projects it funds support the goals of the federal government, encourages new and innovative approaches and favours partnerships, including an emphasis on 'green' projects which are sustainable and reduce greenhouse gases.

Delivery Model

The delivery model of MRIF is very similar to ICP's. As with ICP, MRIF is based on a federal partnership arrangement between INFC and five federal departments: Western Economic Diversification, Industry Canada (for Ontario projects), Canada Economic Development – Quebec, Atlantic Canada Opportunities Agency, and Indian and Northern Affairs. MRIF is negotiating to create 14 sub-programs, one joint sub-program for each province and territory and a sub-program for First Nations communities. Each of the 14 MRIF sub-programs will follow the same general conditions, priorities and approaches, but, recognizing the individual nature of each sub-program, the agreements will encompass the nuances pertaining to the partnering order of government.

The MRIF sub-programs will be implemented under the authority of INFC; consequently, the delegation of responsibilities to the federal partners is a bit more limited and the national co-ordination provisos will be increased accordingly. Nevertheless, the delegation of responsibilities will include delegating many ministerial authorities to the implementing ministers.

In general under MRIF, INFC is responsible for:

- Design of the Terms and Conditions of the Program;
- Development and publication of the Agreement template, the Guidelines, and Reference Manuals;
- Negotiations of the contribution agreement including the project categories, the expected outcomes, the joint federal-provincial/territorial/First Nations commitments, and the financial arrangements;
- Program Communication strategy;

- Modification, implementation and maintenance of the Shared Information Management System for Infrastructure (SIMSI) to include particular features of MRIF;
- Program monitoring and reporting to Ministers and Parliament; and
- MRIF evaluations.

In general under MRIF, the federal delivery partner will be responsible for:

- Acting as Federal Co-chair of the Sub-program Management Committee;
- In partnership with the provinces or territories, the selection, assessment, and approval of projects for funding;
- Federal Environmental Assessment Stewardship;
- Sub-program Communication strategy;
- Claims and payment approval and follow-up;
- Day-to-day discussions and decisions within the previously agreed parameters ;
- Data collection;
- On-site follow-up of environmental mitigation measures;
- Sub-program evaluations; and
- Reporting to INFC.

Project Categories

Eligible projects must fit within certain categories. Whenever possible, at least 50 per cent of overall MRIF project funding, will be invested in 'green' projects, such as:

- Drinking water, wastewater and solid waste treatment;
- Public transit; and
- Environmental energy improvements for municipal buildings.

Other eligible project categories are:

- Local roads;
- Cultural infrastructure;
- Recreation and tourism infrastructure; and
- Connectivity (broadband).

To stimulate expected outcomes, MRIF eligible projects will have to conform to a policy leveraging framework, based on a common baseline but adapted for each jurisdiction.

To ensure broad support and effective, innovative project delivery, partnerships of various types, including public-private partnerships, are encouraged in the formulation and delivery of MRIF projects. The program will rely on strong input from local and rural municipalities, including the support of the locally elected councils. In addition, municipal representatives will be involved in the processes and management of the program in the respective province or territory.

Funding

The amount of MRIF funding available for each jurisdiction has been determined according to a formula that provides a $15 million base allocation for each jurisdiction, including for First Nations. The remaining amount, less $40 million for federal program administration, was allocated to the provinces and territories on a per capita basis.

Program Support Documentation

Since MRIF is based on 14 sub-programs, the need for common documentation became evident and led to the development of a series of support documents. INFC developed a generic agreement template to serve as the base for the negotiations with each province and territory. Based on the principle that MRIF will unfold only if successful partnerships with each jurisdiction are achieved, the contractual crafting approach was developed based on the principle of a government-to-government agreement.

Benefits to Canadians

The expected outcomes of MRIF-funded projects could include:

- Improved water quality, improved wastewater effluent quality;
- Increased efficiency of wastewater and storm water collection and treatment systems;
- Feduced solid waste volume and weight per capita sent to landfill;
- Improved energy recovery, increased use and recovery of recycled and organic materials;
- Improved solid waste management;
- Reduced emissions of greenhouse gases, congestion, and energy use;
- Improved social and economic development of local areas;

- Improved road safety on local roads;
- Preservation, development and promotion of community culture and heritage;
- Integration of sports and physical activities in the daily life of more Canadians;
- Increased number of visitors to Canada;
- Improved broadband access in communities; and
- Improved broadband delivery of public services (e-government, e-health and e-education).

Actual outcomes will depend on the types of projects approved, and will be reported in future INFC departmental reports.

Priority 3: Enhancing research, knowledge and outreach on infrastructure issues

Enhancing research, knowledge and outreach on infrastructure issues is fundamental to building and sustaining INFC as an effective organization (Priority 1) and to the Department's role in continuing to improve coordination of federal investments in infrastructure (Priority 2). Significant progress was made in this area in 2003–04.

One of the main strategic objectives for INFC in 2003–04 was to "get the basics right" for an effective, long-term and credible role for the department on infrastructure research. The first step was achieved in March 2003 when INFC's Management Committee approved the inaugural *Infrastructure Canada Research Strategy*. Based on extensive analysis and consultation, the *Research Strategy* sets out the Department's integrated approach for strengthening the knowledge base on infrastructure and ensuring the knowledge base is available to inform and support policy and decision making.

The *Research Strategy* is the cornerstone of INFC's research role. It has three inter-connected elements:

- Knowledge Generation (KG) – Creating more comprehensive, more integrated knowledge on priority horizontal infrastructure issues;
- Community-Building (CB) – Fostering the development of a stronger, multi-disciplinary research community on infrastructure issues; and
- Knowledge and Transfer (KT) – Ensuring the dissemination and uptake of research findings and other knowledge about infrastructure issues by policy and decision makers.

INFC's research priorities for 2003–04:

- The state of infrastructure in Canada;
- The economic, socio-cultural and environmental impacts of public infrastructure;
- Financing mechanisms;
- Technology, innovation and transformative infrastructure; and
- Communities and cities

Significant results were achieved in 2003–04 in each of these areas. Consistent with the priority that was placed on "getting the basics right", many achievements related to developing and launching the foundation tools necessary to advance the *Research Strategy*. At the same time, many activities directly responded to the Department's own internal research needs. Other activities related to providing enhanced communication, coordination and collaboration on infrastructure research issues within the federal government. All these endeavors helped put INFC's research role on the map with other key research partners, including think tanks and university-based researchers.

More particularly, 2003–04 produced the following important achievements (additional information is available at **www.infrastructure.gc.ca/research**):

Knowledge Generation

- INFC's research priorities were identified, endorsed and communicated to principal audiences, both internal and external (see text box).
- Eighteen research studies were completed in the priority areas and are now in wide dissemination with policy and decision-makers in INFC, within the federal family and externally.
- INFC completed original data analysis and development using SIMSI data and other sources.
- INFC developed and completed the first edition of a new annual publication, the *Register of Infrastructure Research in the Federal Government*, available in hardcopy and searchable electronic formats.
- INFC finalized a memorandum of understanding with Statistics Canada to provide a framework for collaborative data-related research and analysis.

Community-Building

- INFC established an important new forum, the Horizontal Research Roundtable on the State of Infrastructure (HRRSI), which regularly brings together 26 federal family organizations to foster improved research collaboration within the federal government. The HRRSI's first research project focussed on mapping public infrastructure in the federal government.
- INFC designed and launched a first-ever web-based portal on infrastructure research, The Gateway to Infrastructure Research, which is playing a growing role in connecting infrastructure researchers and policy-makers across Canada with each other and with international sources of expertise. **http://www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/index_e.shtml**.

Knowledge and Transfer

- INFC developed a series of publications – *Research Précis, Research Notes and Research Studies* – to disseminate research results of different kinds across the Department, within the federal family and externally.
- INFC established a documentation centre on infrastructure research to support policy and decision makers in the Department.
- INFC participated at several national conferences and other events to discuss the Department's role on research and its research findings, and to provide advice on infrastructure-related research issues.

Another major activity for INFC in 2003–04 was developing an innovative new funding initiative to enhance research, knowledge and outreach on infrastructure issues. The funding initiative is expected to be launched in 2004–05 and will give INFC an essential tool for more formal, structured and comprehensive engagement with the external infrastructure research community – including our partners – on knowledge generation, community-building and knowledge transfer. The new initiative will also offer support for INFC's broader objectives regarding communications and outreach.

Through this same initiative, INFC expects to fund projects that will serve to enhance a wider understanding of infrastructure issues. A rigorous assessment and monitoring process, emphasizing partnership arrangements, will be used to fund a range of projects such as conferences and events that have a strong information component, and multi-media communications tools for wide circulation. The program would support awareness of the federal role in infrastructure to complement on-going communication activities of, for example, partner project announcements, the web, publications and speeches by the Minister and senior officials.

Annexes

A. Contacts

For more information, visit us at **www.infrastructure.gc.ca** or contact us at:

Infrastructure Canada
90 Sparks Street, 6th Floor
Ottawa, Ontario
K1P 5B4

Telephone: (613) 948-1148
Telephone toll free: 1 800 O-Canada (1 800 622-6232)

B. Transfer Payments

Name of Conditional Grant Recipient: Provinces/Territories	**Expected Results**	**Actual Results Achieved**	**URL Links to Related Information**
Name of Project: Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) **Project Description:** CSIF is a $4 billion fund dedicated to providing assistance to large-scale infrastructure projects that are of major national and regional significance required to sustain economic growth and Canadians' quality of life.	Safer and faster movement of people and goods on Canada's major land transportation routes Less production of greenhouse gases and airborne pollutants More effective urban development Increase economic activity including tourism	Results are pending as these long term projects have only just been implemented. For 2003–04, 35 projects were announced and 11 projects had signed agreements.	**www.infrastructure.gc.ca/csif/index_e.shtml?menu3**
In the fiscal year 2003–04, the actual amount of contributions charged to Infrastructure Canada's appropriation for CSIF was $52,374,690.			

Name of Conditional Grant Recipient: Federation of Canadian Municipalities	**Expected Results**	**Actual Results Achieved**	**URL Links to Related Information**
Name of Project: InfraGuide (The National Guide for Sustainable Municipal Infrastructure) **Project Description:** For the protection and enhancement of quality of life, the National Guide to Sustainable Municipal Infrastructure identifies and disseminates best practices and encourages innovation to support sustainable municipal infrastructure decisions and actions.	**Phases I & II:** • Create and streamline management structure • Develop best practices for sustainable municipal infrastructure • Recruit and put in place at least 8 interns for 6-month terms (Phase I & II) • Create information systems and communication strategy • Adopt and implement Marketing Strategy • Adopt and implement Education Strategy	**Phases I & II:** • Management structure is streamlined • 30 best practices published; 20 more at various stages of development • 13 interns recruited, 4 with 6 month terms and 9 with 1 year terms • Information systems and communication strategy in place • Marketing strategy adopted and implemented • Education strategy adopted and implemented	**www.infraguide.ca**
In the fiscal year 2003–04, the actual amount of contributions charged to INFC's appropriation for the contribution to the Federation of Canadian Municipalities was $2,945,083.			

C. Regulatory Initiatives

No new regulatory initiatives for 2003–04.

D. Financial Summary Tables

This section contains a summary of INFC's financial performance for the fiscal year 2003–04. The financial tables presented in this section provide information using the following main headings:

- Total Main Estimates – amounts shown in the *2003–04 Estimates, Part II, The Main Estimates;*
- Total Planned Spending – amounts shown in the *2003–04 Estimates: A Report on Plans and Priorities;*
- Total Authorities – planned spending plus any additional amounts approved by Parliament reflecting changing priorities, technical adjustments and unforeseen events; and
- Total Actual Spending – amounts actually spent for the fiscal year 2003–04, as reported in the Public Accounts of Canada.

Table 1 – Summary of Voted Appropriations

($ millions)						
		2003–04				
Vote		Total Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities	Total Authorities received as a result of December 12, 2003 (Total Estimated Authorities for entire fiscal year)	Revised Authorities
100	Operating expenditures	17.5	17.5	18.8	1.3	20.1
105	Contributions	5.2	5.2	125.4	–	125.4
15	Payments to Queens Quay West Land Corporation	–	–	–	4.0	4.0
20	Payments to Old Port of Montreal Corporation Inc.	–	–	–	18.4	18.4
(s)	Contribution to Employee Benefit Plans	1.2	1.2	1.1	0.2	1.3
	Total Department	23.9	23.9	145.3	23.9	169.2
Total FTEs received		13.5				

Change between Planned Spending and Total Authorities

The Department spent $73.9 million in 2003–04 (which includes amounts contributed to the Employee Benefit Plan). This amount is greater than the planned spending of $23.9 million identified in the 2003–04 Report on Plans and Priorities due mainly to approved funding for contributions under the CSIF, which accounts for $105.2 million of the revised total authorities. The balance is attributable to the transfer of authorities as a result of December 12, 2003 announcements, where a portion of the Crown Corporation Secretariat was transferred from Transport Canada to Infrastructure Canada. The following table outlines the resources related to these transfers.

Change between Total Authorities and Actual Spending

The variance between Total Authorities and Actual Spending is due to delayed spending attributable to the Canada Strategic Infrastructure Fund and the Border Infrastructure Fund programs. Authorities for these contribution funds totaled $125.4 million in 2003–04, of which only $55.3 million was spent by year's end. Infrastructure Canada will reprofile unspent contribution funds to subsequent fiscal years.

Table 1.1 – Expenditures by Authority

($ millions)				
		2003–04		
Vote		Total Actual Spending	Total Actual Spending for authorities and responsibilities transferred/received as a result of December 12, 2003 (Entire fiscal year)	Revised Total Spending
100	Operating expenditures	17.5	1.0	18.5
105	Contributions	55.3	–	55.3
15	Payments to Queens Quay West Land Corporation	–	4.0	4.0
20	Payments to Old Port of Montreal Corporation Inc.	–	18.4	18.4
(s)	Contribution to Employee Benefit Plans	1.1	1.2	1.2
	Total Department	73.9	23.5	97.4

Table 1.2 – Impact of December 12, 2003 Announcements

($ millions)			
Funding received from:	**Total Estimated Authorities received**	**Total Actual Spending for Authorities received for FY 2003–04**	**FTEs**
Transport Canada / Vote 1 – Operating Expenditures	1.3	1.0	13.5
Transport Canada / Vote 35 – Payments to Queens Quay West Land Corporation	4.0	4.0	–
Transport Canada / Vote 40 – Payments to Old Port of Montreal Corporation Inc.	18.4	18.4	–
Transport Canada / Statutory – Contribution to Employee Benefit Plans	0.2	0.1	–
Total Received	23.9	23.5	13.5

Table 2 – Comparison of Total Planned to Actual Spending

($ millions)							
	No. of Staff	**Operating**	**Capital**	**Grants & Contributions**	**Total Gross Expenditures**	**Less: Respendable Revenues**	**Total Net Expenditures**
Total Main Estimates		18.7	–	5.2	–	–	23.9
Total Planned Spending		18.7	–	5.2	–	–	23.9
Total Authorities		19.9	–	125.4	–	–	145.3
Total Actual Spending	90	18.6	–	55.3	73.9	–	73.9
Cost of services provided by other departments							
Accommodation							0.6
Public Service Insurance Premiums							0.5
Net Cost of the Program							
Total Authorities							146.4
Actuals							75.0

The following table provides a historical perspective, by business line, on how departmental resources have been used. The explanation of variances between planned spending, total authorities and actual spending can be found following the table "Summary of Voted Appropriations" (Table 1).

Table 3 – Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

($ millions)						
			2003–04			
	Actual 2001–02	Actual 2002–03	Total Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities	Total Actual Spending
Total	–	11.8	23.9	23.9	145.3	73.9

Note: Prior to 2002–03, the Infrastructure National Office was a program administered by the Treasury Board of Canada Secretariat and reported within the Secretariat's Public Accounts.

Table 4 – Transfer Payments

The following tables present information concerning each of INFC's transfer payment programs.

Table 4.1 – Summary of Transfer Payments by Program

($ millions)						
			2003–04			
CONTRIBUTIONS	Actual 2001–02	Actual 2002–03	Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities	Actual
Contribution to the Federation of Canadian Municipalities	–	2.8	5.2	5.2	5.2	2.9
Contributions under the CSIF	–	–	–	–	105.2	52.4
Contributions under the BIF	–	–	–	–	15.0	–
Total Contributions	**–**	**2.8**	**5.2**	**5.2**	**125.4**	**55.3**
Total Transfer Payments	**–**	**2.8**	**5.2**	**5.2**	**125.4**	**55.3**

Table 4.2 – Details of Transfer Payments By Program

Program: Contribution to the Federation of Canadian Municipalities

($ millions)						
			2003–04			
CONTRIBUTIONS	**Actual 2001–02**	**Actual 2002–03**	**Main Estimates**	**Total Planned Spending**	**Total Authorities**	**Actual**
Contribution to the Federation of Canadian Municipalities for the development of the Guide to Sustainable Municipal Infrastructure (InfraGuide)	–	2.8	5.2	5.2	5.2	2.9
Total Program Contributions	**–**	**2.8**	**5.2**	**5.2**	**5.2**	**2.9**

Program: Canada Strategic Infrastructure Fund

($ millions)						
			2003–04			
CONTRIBUTIONS	Actual 2001–02	Actual 2002–03	Main Estimates	Total Planned Spending	Total Authorities	Actual
Contribution to the Canadian Opera House Corporation for the construction of an opera house in downtown Toronto	–	–	–	–	–	15.8
Contribution to the Province of New Brunswick for the twinning of the Trans-Canada Highway in New Brunswick	–	–	–	–	–	7.2
Contribution to the Halifax Regional Municipality for the construction of Sewage Collection Systems and Sewage Treatment Plants in Halifax	–	–	–	–	–	3.1
Contribution to the Province of Manitoba for the expansion of the Manitoba Red River Floodway	–	–	–	–	–	2.3
Contribution to the Town of Stratford P.E.I. for the expansion of Water Distribution and Sewage Collection Systems	–	–	–	–	–	0.6
Contribution to the Corporation of the City of Thunder Bay ON for the upgrades to the Thunder Bay Water and Sewage Treatment Systems	–	–	–	–	–	8.6
Contribution to the Vancouver Convention Centre Expansion Project Limited for the expansion of the Vancouver Convention and Exhibition Centre	–	–	–	–	–	5.6
Contribution to the Government of the Northwest Territories for Corridors for Canada, Northwest Territories	–	–	–	–	–	3.4
Contribution to the Saskatchewan Property Management Corporation for Regina's Wascana Lake Enhancement Project	–	–	–	–	–	5.8
Total Program Contributions	–	–	–	–	105.2	52.4

Note: Some of these amounts include accruals as at March 31, 2004 that have not yet been dispersed to recipients.

E. Completed Evaluations and Audits

Listing of all evaluation and audits conducted during 2003–04:

1. **Mid-term Evaluation of Phase 1 of the $12.5 million contribution to the Federation of Canadian Municipalities for the development of the Guide to Sustainable Development ("InfraGuide")**
   - This evaluation was concluded in October 2003 and covered Phase I of the InfraGuide project, the first half of a federal government contribution agreement of up to $12.5 million.
   - As a formative evaluation, the focus of this study was to provide input to InfraGuide managers and decision-makers to improve implementation.
   - Overall the mid-term evaluation of Phase I confirmed that InfraGuide met its objectives for Phase I.
   - A summary of this evaluation will be posted in the near future on INFC's website.
2. **Commissioner of the Environment and Sustainable Development (CESD), Case Study, *2003 Report – Chapter 3: Sustainable Development Strategies: Case Studies***
   - The audit looked in depth at the results of selected departments on specific objectives from the 2001 sustainable development strategies. INFC was one of the departments selected.
   - The CESD examined whether INFC was making progress toward improving the quality of the environment by funding infrastructure projects through the Infrastructure Canada Program.
   - The case study can be found at **http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/reports.nsf/html/c20031003ce.html**.

BUDGET DES DÉPENSES

Infrastructure Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2004

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2004

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des
Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

No de catalogue BT31-4/90-2004
ISBN 0-660-62646-2

Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

L'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

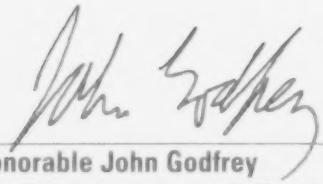
Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :
Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Infrastructure Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2004



L'honorable John Godfrey
Ministre d'État (Infrastructure et Collectivités)

Table des matières

SECTION 1 : MESSAGES 1

Message du ministre 1

Message de l'administrateur général 3

SECTION 2 : SOMMAIRE DU RENDEMENT DU MINISTÈRE 5

2.1 Progrès et rendement par rapport aux engagements définis dans le RPP 5

2.2 Recommandations de comités parlementaires 7

SECTION 3 : CONTEXTE 9

3.1 Définition de l'infrastructure 9

3.2 L'infrastructure au Canada 10

3.3 Mandat, rôles et responsabilités 11

3.4 Défis et risques 13

SECTION 4 : RENDEMENT 15

4.1 Modèle logique de haut niveau 15

4.2 Explication du rendement 17

Priorité 1 : Développer une organisation efficace 18

Priorité 2 : Coordonner les investissements fédéraux dans les projets d'infrastructure 23

Priorité 3 : Améliorer la recherche, les connaissances et la diffusion relatives aux questions concernant l'infrastructure 44

ANNEXES 47

A. Personnes-ressources 47

B. Paiements de transfert 47

C. Initiatives réglementaires 48

D. Tableaux financiers sommaires 48

E. Évaluations et vérifications 55

Section 1 : Messages

Message du ministre

John Godfrey

Au cours des dix dernières années, le gouvernement du Canada a accordé de plus en plus d'importance au rôle de l'infrastructure dans l'aménagement de collectivités saines et l'atteinte des objectifs fédéraux relatifs au développement durable qui avantage les Canadiens et les Canadiennes. Cette tendance se maintient.

En décembre 2003, le premier ministre a créé un poste de ministre d'État (Infrastructure) au Cabinet et placé Infrastructure Canada dans le portefeuille de l'Environnement avec cinq autres sociétés d'État liées aux collectivités (Société canadienne d'hypothèques et de logement, Société immobilière du Canada limitée, Société du Vieux-Port de Montréal Inc., Parc Downsview Park Inc. et Queens Quay West Land Corporation). Cet important changement constitue un exemple tangible de l'engagement fédéral à la viabilité des collectivités canadiennes, qu'il s'agisse du financement des projets d'infrastructure, de la transformation de terrains contaminés en espaces verts ou résidentiels pour les collectivités locales, de la construction de logements à prix abordable ou de la mise en place d'infrastructures culturelles et récréatives dont profitent des millions de personnes chaque année.

Le but du présent rapport consiste à faire état du rendement et des réalisations d'Infrastructure Canada pour la période 2003–2004; cependant, certains changements notables qui sont survenus depuis se doivent d'être mentionnés. En juillet 2004, j'ai été nommé ministre d'État (Infrastructure et Collectivités), poste qui relève du premier ministre, et je suis maintenant responsable d'Infrastructure Canada, de quatre sociétés d'État liées aux collectivités et du Secrétariat des villes. Voilà un signal clair que l'infrastructure et les collectivités demeurent des priorités majeures du gouvernement du Canada et qu'elles sont plus importantes que jamais.

Le gouvernement du Canada continue de reconnaître la nécessité d'avoir des ressources stables et prévisibles afin que villes et collectivités de toutes les tailles puissent relever les défis auxquels elles font face. La collaboration et la planification à long terme sont essentielles si nous voulons affronter le déficit en matière d'infrastructure de manière efficace et opportune. Nous devons continuellement évaluer nos progrès, identifier les domaines à améliorer et célébrer nos réalisations collectives.

Le Rapport sur les plans et les priorités de 2003–2004 du ministère représentait un engagement à travailler en vue de répondre aux besoins prioritaires des Canadiens et des Canadiennes en matière d'infrastructure afin de contribuer à la qualité de vie, à un environnement sain, à la croissance économique, au développement rural durable, à l'innovation et au commerce international, et nous avons déterminé nos domaines prioritaires de travail de façon à respecter cet engagement. Cette année, nous avons enregistré d'énormes progrès et ciblé davantage ces domaines afin de mieux refléter les travaux que nous entreprendrons dans les années à venir dans le but de toujours répondre aux besoins à long terme des collectivités.

En tant que ministre d'État (Infrastructure et Collectivités), je désire vivement continuer de collaborer avec les provinces, les territoires et les administrations locales du Canada, en vue de répondre aux besoins de nos collectivités. Je suis optimiste et crois que les dialogues antérieurs et les partenariats déjà conclus donneront lieu à des actions et à des solutions concrètes qui avantageront considérablement les Canadiens et les Canadiennes.

John Godfrey
Ministre d'État
(Infrastructure et Collectivités)

Message de l'administrateur général

La dernière année fut formative et évolutive pour Infrastructure Canada. Nous avons continué de prendre des mesures importantes en vue de bâtir une organisation moderne, novatrice et efficace, et obtenu des résultats intéressants tout en remplissant notre mandat. Je suis particulièrement fier du fait que ces résultats se sont manifestés dans un contexte en pleine évolution.

André Juneau

La nomination d'un ministre d'État (Infrastructure), notre passage du portefeuille de l'Industrie à celui de l'Environnement, notre nouvelle relation avec les sociétés d'État liées aux collectivités, et la nomination encore plus récente d'un ministre d'État (Infrastructure et Collectivités) qui a entraîné un important changement à notre propre portefeuille, nous ont offert une occasion unique de relever de nouveaux défis tout en continuant de travailler aux priorités établies dans notre Rapport sur les plans et les priorités de 2003–2004.

Nous avons continué d'investir stratégiquement dans divers partenariats dans le cadre de projets qui répondent aux besoins régionaux et locaux, tout en appuyant les objectifs fédéraux tels que la santé, l'environnement, le développement durable, le changement climatique et l'innovation. De plus, nous avons mis l'accent sur l'élaboration et l'intégration de politiques horizontales au sein du gouvernement fédéral afin de relier les activités fédérales de manière plus cohérente. Enfin, nous avons commencé à encourager et à améliorer la recherche et les connaissances sur les questions d'infrastructure.

J'ai confiance que nos réalisations à ce jour serviront de base solide sur laquelle nous pourrons nous appuyer pour aller de l'avant et continuer de contribuer à des collectivités saines, dynamiques et viables. Nous continuerons de nous engager et de collaborer avec tous nos partenaires afin de nous assurer que les investissements fédéraux dans l'infrastructure et les collectivités amélioreront la qualité de vie, favoriseront le développement économique et contribueront au développement durable.

Déclaration de la direction

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur le rendement (RMR) de 2003–2004 d'Infrastructure Canada.

Le document a été préparé conformément aux principes de présentation de rapport et aux exigences de déclaration énoncées dans le *Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement de 2003–2004*. À ma connaissance, les renseignements donnent un portrait global, juste et transparent du rendement de l'organisation à l'exercice 2003–2004.

Nom : adi Ica

Titre : Administrateur général

Date : 24 sept 04

Section 2 : Sommaire du rendement du ministère

2.1 Progrès et rendement par rapport aux engagements définis dans le RPP

Le tableau suivant résume le rendement d'Infrastructure Canada (INFC) par rapport aux engagements énoncés dans le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2003–2004. Une description du contexte de travail du ministère figure à la section 3, et les détails sur le rendement sont à la section 4.

Tableau 1 : Progrès et rendement par rapport aux engagements

Engagements décrits dans le RPP	Sommaire des progrès et du rendement
Résultat stratégique : Répondre aux besoins prioritaires des Canadiens et Canadiennes en matière d'infrastructure afin de contribuer à la qualité de vie, à un environnement sain, à la croissance économique, au développement rural et urbain durable, à l'innovation et au commerce international.[1]	***Rendement global :*** En tant que nouvelle entité fédérale dont le mandat évolue et les responsabilités s'accroissent, INFC est en mode de transition depuis 2002. Tout en gérant sa transition organisationnelle, INFC détermine les cadres de responsabilisation de gestion, les structures, les politiques et les processus nécessaires à son fonctionnement en tant qu'entité distincte, ainsi qu'à la gestion efficace des programmes d'infrastructure nationaux. Le ministère a enregistré des progrès considérables dans la mise en œuvre de programmes de financement de nouvelles infrastructures. Actuellement, il gère et coordonne quatre programmes dont le total des fonds s'élève à 7,65 milliards de dollars. INFC continue de collaborer étroitement avec ses principaux partenaires fédéraux et divers autres intervenants afin de définir et d'appuyer les besoins en matière d'infrastructure, d'élaborer des politiques pertinentes et d'acquérir de nouvelles connaissances en vue de promouvoir des approches novatrices qui répondent aux besoins des régions et des collectivités individuelles.

1. Ce résultat diffère du résultat stratégique précédent noté dans le RMR 2002–2003 d'Infrastructure Canada. Il a été révisé et confirmé pendant le développement du Cadre de gestion, des ressources et des résultats (CGRR) (anciennement le Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation). D'autres modifications pourraient être apportées à ce cadre suivant le transfert du Secrétariat des villes du Bureau du Conseil privé en juillet 2004.

Priorité 1 Établir la nouvelle organisation.	***Progrès :*** Le recrutement pour la dotation de l'organisation est demeuré une des activités clés en 2003–2004. De plus, INFC a continué de mettre en place les structures de gouvernance et les processus de gestion nécessaires à un cadre de responsabilisation de gestion efficace. À cette fin, une évaluation de la fonction de contrôleur moderne a été réalisée afin d'élaborer un plan d'action. ✓ **A satisfait pleinement aux attentes** (pour ce qui est de la période visée par le rapport; le développement organisationnel se poursuit.)
Priorité 2 Mettre en œuvre le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF).	***Progrès :*** Au cours de la dernière année, INFC a enregistré des progrès considérables dans la mise en œuvre du FCIS et du FIF, et du financement des projets du FCIS. Le travail se poursuit en vue de répondre à toutes les exigences préalables à une mise en œuvre complète. Des engagements du gouvernement fédéral ont été annoncés pour 35 projets du FCIS et 8 projets du FIF. En date du 31 mars 2004, la phase initiale de conception et de description de 11 projets du FCIS était terminée et des accords relatifs à ces projets avaient été signés. ✓ **A satisfait pleinement aux attentes** (pour ce qui est de la période visée par le rapport; la mise en œuvre des Fonds se poursuit.)
Priorité 3 Élaborer des programmes stratégiques d'infrastructure à long terme.	***Progrès :*** Le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR) a été annoncé dans le budget de 2003 et les conditions de ce programme sont en cours d'élaboration. Les fonds supplémentaires annoncés dans le budget de 2003 pour le FCIS ont permis d'appliquer un cadre d'optimisation des politiques afin d'assurer que les critères de sélection des projets tiennent compte des objectifs nationaux tels que le changement climatique et l'efficacité énergétique. INFC a continué de collaborer avec ses partenaires fédéraux de prestation de programmes afin de répondre aux besoins communautaires d'infrastructure au moyen du financement du Programme infrastructures Canada (PIC) existant. La majeure partie des fonds consacrés à ces projets communautaires a été engagée. Les fonctions de recherche et de communication continuent d'être améliorées afin d'appuyer l'élaboration de politiques d'infrastructure et la prise de décisions opérationnelles. La première stratégie de recherche du ministère a été approuvée et lancée afin d'intégrer et de renforcer la base de connaissances sur l'infrastructure. ✓ **A satisfait pleinement aux attentes** (pour ce qui est de la période visée par le rapport; l'élaboration de programmes se poursuit.)

Changements importants apportés aux plans ou aux priorités :

En 2003–2004, le nouveau poste de ministre d'État (Infrastructure) a été créé. Son titulaire est responsable de cinq sociétés d'État : Société immobilière du Canada limitée, Société du Vieux-Port de Montréal Inc., Parc Downsview Park Inc., Queens Quay West Land Corporation et Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL). De plus, un petit secrétariat de Transports Canada a été transféré afin d'aider l'administrateur général à conseiller le ministre en matière de politiques sur les questions du portefeuille de l'Infrastructure relatives aux sociétés d'État, et à coordonner les activités du portefeuille liées aux questions horizontales.

D'autres changements ont été annoncés le 20 juillet lorsque le gouvernement a créé le poste de ministre d'État (Infrastructure et Collectivités) et transféré le Secrétariat des villes, anciennement sous l'égide du Bureau du Conseil privé. Quant à la responsabilité de la SCHL, elle a été confiée au ministre du Travail et du Logement le 20 juillet 2004.

Ces responsabilités accrues ont donné lieu à une approche intégrée au développement durable en termes de développement de l'infrastructure au Canada, ce qui permet d'assurer que le ministère et les sociétés d'État agissent d'une manière encore plus coordonnée et holistique lorsqu'il est question de logement, d'environnement, de transport et d'autres types d'infrastructure.

Les changements apportés après le 12 décembre ont eu une incidence sur les niveaux de ressources d'INFC et figurent en détail au tableau 1.2 de l'annexe D.

Les prochains rapports ministériels sur le rendement et rapports sur les plans et les priorités d'Infrastructure Canada cerneront les plans et les priorités qui reflètent ces changements et en feront état. Les sociétés d'État font rapport de leurs propres activités dans leurs rapports annuels.

2.2 Recommandations de comités parlementaires

Les comités parlementaires n'ont soumis aucun rapport, ni formulé de recommandations au cours de la période visée par le rapport.

Section 3 : Contexte

Mission d'Infrastructure Canada :
Aider à construire un Canada moderne

Vision d'Infrastructure Canada :
Les Canadiens et les Canadiennes bénéficient d'une infrastructure publique de calibre mondial

3.1 Définition de l'infrastructure

L'infrastructure publique est un concept dynamique. Aucune définition ou perspective ne parvient à saisir la diversité de l'infrastructure publique d'une société. Cependant, une certaine caractéristique générale constitue une qualité essentielle et partagée de l'infrastructure publique : elle procure des avantages collectifs au Canada, ainsi qu'aux Canadiens et aux Canadiennes. En d'autres termes, l'infrastructure publique constitue la base qui soutient le bien-être économique, social et culturel de notre société.

Dans le contexte d'INFC, l'infrastructure se définit généralement comme les biens matériels qui permettent la prestation des services publics. Cette définition est suffisamment vaste pour inclure la réalisation de projets qui font progresser les priorités de tous les ordres de gouvernement. Elle repose sur le fait que l'amélioration de l'infrastructure ne constitue pas en soi un objectif de politique publique, mais plutôt un instrument politique qui peut servir à atteindre de tels objectifs.

Types d'infrastructure et avantages connexes

Type	Exemples	Avantages
Infrastructure matérielle	Routes, chemins de fer, ports de mer, aéroports et postes frontaliers	Commerce, tourisme et sécurité
Infrastructure qui appuie les services publics	Eau, eaux usées et services d'électricité	Énergie, eau saine et santé
Infrastructure de communication	Téléphone, câble, satellite et autres systèmes de télécommunications	Productivité économique et accès aux marchés
Installations matérielles qui appuient les activités publiques	Édifices gouvernementaux, hôpitaux et écoles, infrastructures culturelles et récréatives telles que les parcs, les musées, les théâtres, les bibliothèques, les arénas, le logement abordable, etc.	Éducation, santé et qualité de vie

3.2 L'infrastructure au Canada

Le gouvernement du Canada n'est pas propriétaire de la plupart des infrastructures au Canada. Par conséquent, il n'est pas directement responsable des besoins municipaux relatifs à l'infrastructure tels que l'eau, les égouts, les routes et le transport, ni des besoins en infrastructure provinciaux ou territoriaux visant la santé et l'éducation. Toutefois, dans l'intérêt du bien public et de l'atteinte des objectifs nationaux, le gouvernement fédéral est un partenaire de grande importance qui collabore avec d'autres paliers de gouvernement et le secteur privé afin que les besoins du Canada en matière d'infrastructure soient comblés de manière efficace. La base de cette réalité est historique, car le gouvernement fédéral appuie les programmes d'infrastructure depuis la fondation du pays au moyen d'investissements dans les chemins de fer, la Voie maritime du Saint-Laurent, les ports, les aéroports, le réseau routier national et la construction d'hôpitaux.

Contribution fédérale à l'infrastructure

La base de l'infrastructure au Canada est appuyée par divers investissements des secteurs public et privé. Bien que la plus grande partie des investissements en infrastructure au Canada provienne du secteur privé, le secteur public a un rôle à jouer lorsque le marché ne satisfait pas aux exigences d'infrastructure considérées comme étant dans l'intérêt public.

Le tableau suivant résume les diverses initiatives d'infrastructure fédérales.

Tableau 2 : Initiatives d'infrastructure fédérales

Programme	Financement fédéral	Période de financement	Effet de levier attendu
Programmes d'Infrastructure Canada			
Programme des travaux d'Infrastructure Canada (terminé sauf pour quelques projets restants)	2,43 G$	1994–1999	8,27 G$
Programme infrastructures Canada – *http://www.infrastructure.gc.ca/icp/index_f.shtml?menu6*	2,05 G$	2000–2007	5,2 G$
Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique – *http://www.infrastructure.gc.ca/csif/index_f.shtml?menu5*	4 G$	2003–2013	Plus de 8 G$
Fonds sur l'infrastructure frontalière – *http://www.infrastructure.gc.ca/bif/index_f.shtml?menu4*	600 M$	2003–2013	Plus de 90 M$
Fonds sur l'infrastructure municipale rurale – *http://www.infrastructure.gc.ca/mrif-fimr/index_f.shtml?menuD*	1 G$	2004–2009	À déterminer

Programme	Financement fédéral	Période de financement	Effet de levier attendu
Autres programmes d'infrastructure fédéraux			
Fonds « verts » de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) – Environnement Canada/Ressources naturelles Canada, *http://kn.fcm.ca/ev.php?URL_ID=2825&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201&reload=1043178382*	250 M$	2000– à déterminer	15 M$
Programme stratégique d'infrastructures routières – Transports Canada, *http://www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm*	600 M$	2002–2007	60 M$
Programme Espaces culturels Canada – Patrimoine canadien, *http://www.pch.gc.ca/progs/ecc-csp/index_f.cfm*	80 M$	2001–2004	480 M$
Programme des routes utilisées pour le transport du grain des Prairies – Agriculture et Agroalimentaire Canada, *http://www.agr.gc.ca/pfra/pgrp_f.htm*	175 M$	2001–2006	159 M$
Programme de logements abordables – Société canadienne d'hypothèques et de logement, *http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/amquablo/logab/loab_021.cfm*	1 G$	2002–2007	1 G$
Programmes d'aide à la rénovation et à l'adaptation* – Société canadienne d'hypothèques et de logement, *http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/coreenlo/prairead/index.cfm* *complètent les programmes existants	256 M$	2003–2005	
Stratégie de gestion de l'eau des Premières nations – Affaires indiennes et du Nord Canada, *http://www.ainc-inac.gc.ca/nr/prs/m-a2003/02304bka_f.html*	600 M$	2003–2008	

3.3 Mandat, rôles et responsabilités

Infrastructure Canada a été créé en août 2002. Un des principaux éléments de son mandat consiste à gérer et à coordonner les programmes de financement qui appuient les initiatives d'infrastructure publique, et à fournir des conseils stratégiques et des orientations en matière de politiques sur les questions connexes.

Infrastructure Canada gère actuellement quatre programmes d'infrastructure (le total des fonds s'élève à 7,65 milliards de dollars) décrits dans le tableau des initiatives fédérales relatives à l'infrastructure ci-dessus.

Infrastructure Canada est le pivot de la participation du gouvernement du Canada au développement de l'infrastructure.

Infrastructure Canada appuie les investissements dans l'infrastructure qui améliorent la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes et promeuvent le développement économique durable. Ces investissements doivent également contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux tels que l'innovation, le commerce, l'eau saine, le renforcement des collectivités urbaines et rurales, et la prise de mesures relatives au changement climatique.

Un autre des aspects clés du mandat d'INFC est l'élaboration de politiques et la recherche. INFC collabore étroitement avec ses principaux partenaires fédéraux et divers autres intervenants afin d'appliquer et de transférer les connaissances acquises dans le cadre de ses activités de recherche, et de promouvoir des approches novatrices qui répondent aux besoins des régions et des collectivités.

Nos partenaires

INFC collabore avec d'autres ministères et organismes fédéraux pour la prestation des programmes d'infrastructure. Par exemple, INFC collabore étroitement avec Affaires indiennes et du Nord Canada pour les projets mis en œuvre dans le Nord et ceux à l'intention des Premières nations. Le ministère travaille également avec les organismes de développement régional, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec et l'Initiative fédérale du développement économique du Nord de l'Ontario. Ses autres principaux partenaires fédéraux incluent Transports Canada, Environnement Canada et Industrie Canada. Ces ministères et organismes partagent leurs connaissances sur les besoins et les priorités des régions, ainsi que leurs compétences techniques, leurs ressources et leurs structures de gouvernance. Ils sont essentiels à la capacité d'INFC de remplir son mandat.

INFC collabore avec les gouvernements provinciaux et municipaux, de même qu'avec les universités, les instituts de recherche, les ONG, les laboratoires de pensée, le secteur privé et divers autres experts. Ces collaborations visent à :

- générer de nouvelles connaissances horizontales sur les questions d'infrastructure;
- développer une communauté de recherche plus solide et plus multidisciplinaire capable d'appuyer les décideurs et les responsables des politiques des différents secteurs voués aux besoins du Canada en matière d'infrastructure;
- diffuser et communiquer les connaissances sur l'infrastructure aux principaux partenaires.

3.4 Défis et risques

Le ministère fait face à de nombreux défis dans la mise en œuvre de ses programmes et de ses activités. Ses trois principaux défis sont les suivants :

1. Amélioration et accroissement de la base de connaissances sur l'infrastructure

Malgré la longue histoire de participation fédérale aux questions d'infrastructure, INFC reconnaît qu'il existe des lacunes dans les connaissances quand il s'agit d'appuyer les processus de prise de décision et d'élaboration de politiques. Entre autres :

- il y a des lacunes en ce qui concerne les connaissances et la compréhension relatives à l'infrastructure publique du Canada nécessaires au soutien et à l'amélioration des processus de prise de décision et de rédaction de politiques, et à la communication des questions d'infrastructure;
- le réseau n'est pas suffisamment développé pour permettre la création, la diffusion et la communication des résultats de recherche et d'autres types de connaissances sur l'infrastructure;
- le niveau de compréhension des citoyens en général en ce qui a trait à l'infrastructure en tant que question d'intérêt public est limité, et au moins certains segments de la population tendent à ne pas la considérer comme une priorité.

Une des priorités clés du gouvernement fédéral consiste à améliorer et à accroître la base de connaissances sur l'infrastructure afin d'engendrer une compréhension commune des questions d'infrastructure. Une telle amélioration est essentielle à l'élaboration de politiques fondées sur les preuves, au soutien d'un processus de prise de décision axé sur les résultats, et à l'établissement de priorités appropriées.

Afin d'atteindre cet objectif, le ministère et ses principaux partenaires travaillent en vue de créer un niveau de connaissances et de transférer leur savoir sur les questions d'infrastructure. Le développement d'une communauté de recherche plus solide et plus multidisciplinaire permettrait d'appuyer les décideurs et les responsables des politiques des différents secteurs voués aux besoins du Canada en matière d'infrastructure.

2. Établissement des priorités relatives au financement

Infrastructure Canada doit établir avec exactitude les priorités relatives au financement dans un environnement complexe, et répartir équitablement le financement entre les besoins concurrents, les partenaires et les objectifs à long terme du gouvernement. Selon l'information actuellement disponible, INFC doit investir dans l'avenir en tenant compte de ce qui est actuellement en place et de ce qui est nécessaire pour répondre aux besoins futurs.

Le ministère collabore étroitement avec les provinces et les territoires afin que les priorités reflètent les besoins régionaux et soient conformes aux objectifs stratégiques du gouvernement du Canada. INFC doit équilibrer ces priorités étant donné le grand nombre de besoins en matière d'infrastructure dans l'ensemble du pays. Il doit également s'assurer que les dépenses en infrastructure font partie d'une stratégie à long terme visant à construire un Canada moderne, que les projets à l'échelle du pays se complètent et que les Canadiens et les Canadiennes en bénéficient.

3. Travail efficace avec les multiples intervenants

Le succès d'Infrastructure Canada en termes de l'atteinte des objectifs du ministère repose largement sur des partenariats bien établis et sur des relations solides avec une grande variété d'intervenants.

Entretenir des relations fondées sur des valeurs partagées, la confiance, l'ouverture et la communication constitue un objectif à long terme des plus exigeants. La gestion des attentes des partenaires publics et privés et le maintien de l'équité, de la transparence et du meilleur rapport qualité-coût pour les contribuables soulèvent de nombreux défis importants et continus dans la prestation des programmes.

Dès le lancement d'un projet, les relations de travail entre les principaux intervenants et les partenaires doivent refléter un engagement coopératif et collectif envers la diligence raisonnable, la valeur optimale et l'obtention de résultats.

INFC travaille à gérer ces relations et d'autres risques afin d'assurer la réussite de la prestation des programmes d'infrastructure du gouvernement du Canada et d'atteindre ses objectifs concernant le renforcement des connaissances sur l'infrastructure.

Section 4 : Rendement

4.1 Modèle logique de haut niveau[2]

Résultat stratégique

Répondre aux besoins prioritaires des Canadiens et des Canadiennes en matière d'infrastructure afin de contribuer à la qualité de vie, à un environnement sain, à la croissance économique, au développement rural et urbain durable, à l'innovation et au commerce international.

INFC dirige la participation du gouvernement fédéral dans une stratégie à long terme visant à répondre aux besoins du Canada en matière d'infrastructure (les actifs corporels essentiels à la prestation des services publics). Les investissements dans l'infrastructure publique sont cruciaux à une économie concurrentielle, à la mise en place de systèmes de transport efficaces qui appuient le commerce, à la sécurité nationale, et à l'atteinte des objectifs gouvernementaux relatifs au développement durable, à l'environnement et à la société qui visent à améliorer la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes.

INFC gère quatre programmes d'infrastructure différents dont le total pluriannuel des investissements fédéraux s'élève à 7,65 milliards de dollars. Le portefeuille inclut cinq sociétés d'État dont les ressources financières se chiffrent à 4,8 milliards de dollars pour 2003–2004.

Les ressources globales affectées au résultat stratégique de 2003–2004 comprennent :

Dépenses prévues	*Autorisations totales*	*Dépenses réelles*	*Total des ETP*
25,1 M$	169,2 M$	97,4 M$	101

Résultats intermédiaires pour les Canadiens et Canadiennes (intérimaires)

Les résultats intermédiaires attendus pour atteindre le résultat stratégique comprennent :

- la santé et la qualité de l'environnement améliorées par le rehaussement de la qualité de l'eau et une meilleure gestion des déchets, et par la réduction des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques;
- la croissance et l'activité économique accrues par l'augmentation du nombre de possibilités économiques dans les collectivités, l'accès à la nouvelle économie au moyen des télécommunications, et la création de possibilités de tourisme;

Suite à la page suivante

2. La Structure de gestion, des ressources et des résultats (SGRR) du ministère est actuellement à l'étude. Les relevés définitifs des résultats sont en cours de préparation. Il s'agit donc d'un modèle intérimaire jusqu'à ce que la SGRR soit finalisée. En réponse au mandat étendu et aux nouveaux programmes d'INFC, une revue opérationnelle a été amorcée afin d'assurer l'alignement du modèle organisationnel et du cadre de gestion avec les résultats prévus.

Suite de la page précédente

- des collectivités améliorées par une plus grande efficacité du développement urbain, des moyens de transport plus sécuritaires et plus rapides, et le développement des collectivités rurales, du Nord et des Premières nations;
- un commerce et une production accrus par une meilleure circulation des biens, l'amélioration de la sécurité, et l'amélioration de l'efficacité des postes transfrontaliers Canada – États-Unis les plus achalandés.

Résultats immédiats pour les Canadiens et Canadiennes (intérimaires)

Les résultats immédiats attendus pour atteindre les résultats intermédiaires et le résultat stratégique comprennent :

- des projets d'infrastructure communautaire, stratégique et de grande envergure, frontalière, et municipale et rurale coordonnés;
- des relations de travail collaboratives avec les principaux intervenants et partenaires afin de mettre en œuvre les programmes d'infrastructure;
- un leadership en matière d'élaboration de politiques concernant les questions d'infrastructure et de développement durable;
- une base de connaissances sur l'infrastructure renforcée afin d'informer les intervenants et d'appuyer le processus de prise de décision;
- la promotion de communications publiques et d'initiatives de diffusion continues afin d'illustrer l'intention et le rôle du gouvernement du Canada, ainsi que les résultats obtenus concernant le soutien de l'infrastructure au Canada.

Plans et priorités

Les domaines de réalisation de 2003–2004 sont les suivants[5] :

Priorité 1 : Développer une organisation efficace.

Priorité 2 : Coordonner les investissements fédéraux dans les projets d'infrastructure.

Priorité 3 : Améliorer la recherche, les connaissances et la diffusion relatives aux questions d'infrastructure.

5. Une concordance entre ces domaines et les priorités du RPP 2003–2004 figure à la section 4.2.

Liens au programme, ressources et résultats

Afin d'obtenir les résultats escomptés, INFC compte trois principaux domaines d'activité de programme, soit :

1. **Programmes d'infrastructure,** notamment les programmes de financement tels que le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR), le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF), le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), le Programme infrastructures Canada (PIC), Opérations des programmes, ainsi que les fonctions de recherche, de connaissances/diffusion et de politiques/communications.
2. **Gestion du portefeuille des sociétés d'État,** notamment la Société canadienne d'hypothèques et de logement, la Société immobilière du Canada limitée, la Société du Vieux-Port de Montréal Inc., Parc Downsview Park Inc. et Queens Quay West Land Corporation.
3. **Administration ministérielle,** notamment les services ministériels, de gestion de l'information, de technologie de l'information, et juridiques.

Les ressources d'INFC pour la période 2003–2004 ont été réparties comme suit :

Programme	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Programmes d'infrastructure	21,9 M$	133,0 M$	67,6 M$
Sociétés d'État	1,2 M$	23,8 M$	23,5 M$
Administration	2,0 M$	12,4 M$	6,3 M$

4.2 Explication du rendement

Le présent rapport sur le rendement décrit les progrès enregistrés par le ministère par rapport aux plans et priorités de 2003–2004. Le RPP de 2003–2004 était le premier rapport de ce genre pour le ministère et les objectifs de cette nouvelle organisation y figuraient. Au cours de cette même année, le gouvernement a apporté plusieurs changements qui tenaient compte de l'importance accrue de l'infrastructure pour appuyer le programme du gouvernement du Canada.

Combinés à l'expérience acquise lors de la mise en œuvre des programmes d'infrastructure et de l'élaboration de structures ministérielles de responsabilisation de gestion et de rapport, ces changements ont entraîné la création d'une nouvelle base pour la planification et les rapports d'INFC. L'évolution des priorités de 2003–2004 jusqu'aux domaines de réalisation actuels mentionnés dans le présent rapport est décrite ci-dessous. Cette structure reflète mieux les domaines de réalisation du ministère et ouvre la voie aux rapports sur le rendement actuels et futurs.

Tableau 3 : Priorités et domaines de réalisation de 2003–2004

Priorités du RPP de 2003–2004	Domaines de réalisation de 2003–2004
Établir la nouvelle organisation.	**Développer une organisation efficace.**
Mettre en œuvre le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF).	**Coordonner les investissements fédéraux dans les projets d'infrastructure** (FCIS, FIF, Programme infrastructures Canada [PIC] et Fonds sur l'infrastructure municipale rurale [FIMR]).
Élaborer un programme d'infrastructures à long terme.	**Améliorer la recherche, les connaissances et la diffusion relatives aux questions d'infrastructure.**

Priorité 1 : Développer une organisation efficace

Le mandat et les responsabilités d'INFC ont continué d'évoluer et de s'accroître depuis que l'organisation a été créée en août 2002. Dans le budget de 2003, le gouvernement du Canada s'était engagé à doubler le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (de 2 milliards de dollars à 4 milliards de dollars) et à mettre sur pied un nouveau Fonds sur l'infrastructure municipale rurale de 1 milliard de dollars.

En décembre 2003, le premier ministre a annoncé la création d'un nouveau poste de ministre d'État (Infrastructure), ainsi que le transfert au portefeuille d'Infrastructure Canada de la responsabilité de cinq sociétés d'État liées aux terres et au logement. D'autres changements ont été annoncés le 20 juillet 2004, soit après la période d'étude du présent rapport; ils seront traités dans le rapport de la période 2004–2005.

Combinées à la relative nouveauté du ministère, les annonces les plus récentes ont entraîné une période de changement et de transition continus pour l'organisation, et entraîné un besoin encore plus grand de développer une organisation efficace. Bon nombre des structures et des processus de gestion requis ont été mis en place, mais il reste du travail . Afin de communiquer ses réalisations à ce jour, le ministère utilise le Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) créé par le Secrétariat du Conseil du Trésor dans le but de fournir un modèle explicite et cohérent de rendement organisationnel élevé. Le CRG réunit les principaux éléments des cadres de gestion comme ceux sur la modernisation de la fonction de contrôleur, la modernisation de la gestion des ressources humaines, l'amélioration des services et le gouvernement en direct. De plus amples renseignements sur le CRG figurent à **http://publiservice.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp**.

Ce cadre de responsabilisation comprend une liste de dix éléments essentiels à la saine gestion et reflète les initiatives en cours, ainsi que la vision relative à la gestion moderne de la fonction publique. Le SCT a dressé une brève liste d'indicateurs pour chacune des attentes. Dans le présent rapport et dans tout rapport ultérieur sur le rendement, Infrastructure Canada fera état des progrès enregistrés par rapport à ces attentes.

Attentes du CRG	Indicateurs du CRG	Réalisations d'INFC à ce jour
Régie et orientation stratégique Les conditions essentielles – cohérence interne, discipline organisationnelle et harmonisation en fonction des résultats – sont réunies pour assurer une orientation stratégique efficace, appuyer le ministre responsable et le Parlement et obtenir des résultats.	• Soutien au ministre, au Cabinet et au Parlement. • Cadre de gestion reflétant les résultats stratégiques souhaités. • Équipe de haute direction appropriée. • Priorités ministérielles axées sur les résultats. • Allocation et réallocation de ressources stratégiques basée sur le rendement. • Programme intégré de gestion de l'excellence. • Collaboration horizontale. • Analyse de l'environnement.	• Coordination fédérale et collaboration avec les partenaires fédéraux pour la prestation partagée de programmes d'infrastructure (collaboration à confirmer bientôt par un protocole d'entente). • Création de relations solides et collaboration avec divers ordres de gouvernement (provinces et territoires, collectivités des Premières nations, municipalités, etc.) pour le partage des coûts liés aux programmes et aux projets d'infrastructure au moyen d'accords de contribution, de la mise sur pied de comités conjoints de surveillance, de la diffusion des lignes directrices relatives aux programmes et de l'annonce de divers investissements dans les partenariats. • Interaction considérable avec les organisations professionnelles, municipales et de l'industrie vouées à l'infrastructure. • Amorce de la planification d'une revue opérationnelle autorisée par le Conseil du Trésor pour 2004–2005 afin d'assurer que le modèle organisationnel d'Infrastructure Canada et le cadre de gestion sont alignés en vue d'obtenir des résultats stratégiques. • Évaluation de la fonction de contrôleur moderne et élaboration d'un plan d'action. • Coprésidence de deux groupes de travail sur les TI pour le réseau fédéral de petits organismes. • Mise sur pied d'un comité horizontal sur la recherche en infrastructure.
Gérance Le régime de contrôle ministériel (actif, fonds, effectifs, services, etc.) est intégré et efficace et tous les employés comprennent bien ses principes sous-jacents.	• Information pertinente au sujet des ressources, résultats et contrôles produits par les systèmes de gestion et le système d'alerte rapide. • Fonction de vérification et d'évaluation rigoureuse. • Spécialistes fonctionnels – « partenaires ». • Respect des lois, politiques et règlements.	• Mise en place de cadres de vérification axés sur le risque pour les programmes de contribution du FCIS et du FIF. • Grâce à l'obtention de financement spécial du SCT, proposition d'une structure de gouvernance pour les fonctions de vérification interne et d'évaluation, et élaboration de politiques ministérielles. • Conclusion d'un protocole d'entente avec Conseils et Vérification Canada afin d'offrir des services de contrat et d'assurer l'application de diligence raisonnable et la conformité des contrats ministériels aux Règlements sur les contrats du gouvernement. • Développement plus poussé du système partagé de gestion de l'information pour les infrastructures (SPGII) primé qui propose services et renseignements en ligne et répond aux normes élevées d'ouverture, de transparence, de diligence raisonnable et de communication exigées par les Canadiens et les Canadiennes.

Attentes du CRG	Indicateurs du CRG	Réalisations d'INFC à ce jour
Responsabilisation Les responsabilités en ce qui concerne les résultats sont clairement attribuées et correspondent aux ressources et les délégations tiennent compte des capacités.	• Liens hiérarchiques et responsabilités clairs pour des processus et des résultats pertinents. • Délégation de pouvoirs reflétant les capacités. • Enchaînement des engagements dans les accords de gestion du rendement.	• Élaboration de cadres de gestion et de responsabilisation axés sur les résultats pour les projets FCIS et FIF. Un autre est en cours de développement pour le FIMR. Préparation en cours de protocoles d'entente avec les partenaires fédéraux afin d'assurer consentement et transparence quant aux rôles et aux responsabilités liés à la prestation des programmes et des projets d'infrastructure. • Ententes de gestion du rendement du personnel de direction en fonction des engagements de l'administrateur général et des sous-ministres adjoints.
Valeurs de la fonction publique De par leurs actions, les leaders ministériels soulignent continuellement l'importance des valeurs et de l'éthique de la fonction publique dans les efforts déployés pour fournir des résultats aux Canadiens et aux Canadiennes (il s'agit de valeurs démocratiques, professionnelles, éthiques et axées sur les personnes).	• Conduite exemplaire. • Valeurs de la fonction publique adaptées aux réalités et à la culture du ministère. • Pratiques de gestion reposant sur des valeurs.	• Formation obligatoire offerte aux gestionnaires portant sur les valeurs et les principes de la dotation. • Élaboration d'une stratégie de dotation en période de transition pour le processus de prise de décision. • Distribution de fiches d'information au personnel concernant le nouveau Code de valeurs et d'éthique, ainsi que les exigences relatives aux conflits d'intérêts. • Nomination d'un conseiller principal sur les écarts de conduite en milieu de travail et d'un champion des valeurs et de l'éthique. • Nomination d'un champion pour l'Initiative du secteur bénévole (ISB). • Premier rapport annuel sur l'accord de responsabilisation en matière de dotation reconnu par la CFP comme un excellent exemple de nouvelle organisation. • Sessions d'orientation sur les services ministériels offertes aux nouveaux membres du personnel, et processus d'entrevue de fin d'emploi en place pour les employés qui quittent leur poste. • Approbation d'un plan pour la réalisation du premier sondage des employés qui sera effectué au printemps 2004 afin de déterminer la satisfaction des employés et de créer une référence pour les prochains sondages.

Attentes du CRG	Indicateurs du CRG	Réalisations d'INFC à ce jour
Personnes Le ministère possède les effectifs et le milieu de travail voulu et met l'accent sur l'acquisition des compétences pour assurer son succès et un excellent avenir pour la fonction publique du Canada.	• Reflétant la composition du Canada. • Respectueuse des exigences en matière de langues officielles. • Capacité renouvelée/ continue. • Milieu de travail positif. • Intégrité du système de classification. • Engagement des employés. • Possibilités de croissance. • Continuum de leadership. • Reconnaissance, récompenses et sanctions.	• Soumission du premier rapport annuel sur l'équité en matière d'emploi : représentation des femmes et des minorités visibles supérieure à la moyenne de la fonction publique. Le taux de représentation des personnes handicapées et des Autochtones est de 2,5 % dans les deux cas. • Soumission du premier rapport annuel sur les langues officielles : taux de représentation des francophones de 49 %, taux de représentation des anglophones de 51 %, et taux de bilinguisme global de 95 %. • Annonce de la nomination d'un champion des langues officielles et d'un champion de l'équité en matière d'emploi. • Mise en œuvre d'un programme interne de formation linguistique à l'intention de tout le personnel. • Prestation d'un service d'orientation professionnelle pour tous les membres du personnel et conclusion d'une entente relative aux services de programme d'aide aux employés. • Réunions hebdomadaires de l'administrateur général (AG) pour tout le personnel afin de partager de l'information. • Organisation d'une journée de réflexion en novembre 2003 afin d'engager activement le personnel, d'encourager l'esprit d'équipe et de connaître les opinions de la direction (AG et SMAs). Approbation par le Comité de gestion et communication au personnel de principes directeurs pour INFC basés sur les résultats de la journée de réflexion. • Reconnaissance par l'administrateur général des réalisations des employés et du service de longue durée à l'occasion de la cérémonie annuelle de remise de prix pendant la Semaine nationale de la fonction publique de juin 2003. • Élaboration en cours d'un plan complet de perfectionnement des RH. Les politiques en place comprennent la remise de récompenses, la reconnaissance des efforts, les griefs, la gestion du rendement et les plans de perfectionnement professionnel.

Attentes du CRG	Indicateurs du CRG	Réalisations d'INFC à ce jour
Services axés sur les citoyens Les services sont axés sur les citoyens, les politiques et programmes sont élaborés selon l'approche « extérieur-intérieur », et les partenariats sont encouragés et gérés efficacement.	• Surveillance et amélioration continue du service. • Exploitation optimale des options technologiques. • Habilitation des agents de prestation de services de première ligne. • Relations efficaces.	• Approbation du plan relatif au sondage sur la satisfaction des partenaires prévu pour l'été 2004. • Améliorations apportées au système partagé de gestion de l'information pour les infrastructures (SPGII). Ce système permet de faire le suivi des projets d'infrastructure individuels et de produire des rapports. Il est consulté par environ 280 utilisateurs actifs d'autres ministères et organismes fédéraux, des provinces, des territoires, et des municipalités. Une formation continue a été offerte aux utilisateurs. • Réponse à environ 600 appels téléphoniques, 450 questions posées sur le Web et 3 357 lettres pendant la période 2003–2004. • Dans le cadre des efforts de diffusion, participation à diverses conférences au Canada et à l'étranger. • Préparation et communication d'information au public et contribution d'informations aux publications de recherche par les employés d'INFC.
Politiques et programmes La capacité ministérielle continue de recherche et d'analyse est développée et maintenue afin d'assurer la formulation d'options de haute qualité en matière de politiques, de conception de programmes et de conseils à l'intention des ministres.	• Capacité analytique continue et culture de consultation, d'examen et de remise en question. • Programmes et politiques centrés sur les résultats et liés aux priorités horizontales du gouvernement. • Engagement des citoyens. • Confiance du ministre et des organismes centraux.	• Soutien continu offert au ministre et au Cabinet en ce qui a trait aux politiques des cinq sociétés d'État, aux programmes d'infrastructure et aux investissements. • Paramètres de programme ciblés pour que les projets d'infrastructure encouragent le changement des politiques publiques (eau, changement climatique) afin d'accroître les avantages des investissements (« optimisation des politiques »). • Approbation d'une stratégie de recherche ministérielle qui met l'accent sur la création de connaissances, le développement d'une communauté de recherche et le transfert des connaissances.
Apprentissage, innovation et gestion du changement Le ministère gère par l'innovation et la transformation continues, favorise l'apprentissage organisationnel, attache de l'importance au savoir ministériel et apprend de son rendement.	• Apprentissage organisationnel stratégique, capacité d'anticiper les changements et de s'y ajuster et disposition à la transformation. • Culture d'innovation. • Changement guidé par le rendement. • Utilisation de la délégation des responsabilités en tant qu'instrument d'habilitation. • Saisie et gestion de l'information, en tant que ressources stratégiques, du savoir et de la mémoire ministérielle.	• Annonce de la nomination d'un champion de l'apprentissage continu et du perfectionnement. • Élaboration d'une politique d'apprentissage et communication de celle-ci à tous les employés au printemps 2004. • Préparation de budgets centraux pour chaque direction concernant la participation des employés à des conférences et à des ateliers liés au travail. • Offre de cours à l'interne et de rencontres casse-croûte portant sur divers sujets et domaines.

Attentes du CRG	Indicateurs du CRG	Réalisations d'INFC à ce jour
Gestion des risques L'équipe de la haute direction définit clairement le contexte ministériel et les pratiques de gestion proactive des risques organisationnels et stratégiques.	• Définition et gestion des risques clés. • Prise en compte des risques dans le processus décisionnel. • Culture consciente des risques. • Capacité de communiquer et de gérer le risque dans un contexte public.	• Approbation du développement d'un profil de risque ministériel en 2004–2005. Ce profil servira à dresser le premier plan d'évaluation et de vérification de trois ans d'INFC. • Analyse des répercussions sur les opérations et évaluation des menaces et des risques à l'édifice principal où travaille le personnel d'INFC. • Formation et ateliers offerts au personnel portant sur la gestion des subventions et des contributions, les cadres de vérification axés sur le risque, la sécurité de l'information, les processus des projets de partenariats secteur public-secteur privé (P3), et les contrats.
Résultats et rendement De l'information pertinente est recueillie au sujet des résultats (internes et liés aux programmes et services) et utilisée dans le cadre du processus décisionnel, et les rapports transmis au public sont équilibrés, limpides et faciles à comprendre.	• Surveillance et compte rendu ministériel des programmes, services et résultats internes. • Information financière et non financière intégrées sur le rendement utilisée dans le cadre du processus décisionnel ministériel. • Rapports ministériels fondés sur des résultats mesurables. • Comparaison avec les meilleurs. • Communications transparentes, en temps et accessibles avec les citoyens et le Parlement.	• Approbation des premiers Rapport sur les plans et les priorités et Rapport sur le rendement du ministère par l'administrateur général et le ministre, et dépôt au Parlement. • Collaboration avec les partenaires fédéraux pour les modèles horizontaux de communication des résultats concernant les projets PIC, FCIS et FIF. • Saisie de données sur le PIC concernant les avantages et les résultats du projet d'infrastructure dans la base de données du SPGII pour la production des rapports. • Élaboration des paramètres pour l'évaluation à mi-mandat de 2004–2005 du programme d'INFC. • Réalisation de l'évaluation de la phase I du projet InfraGuide, comme requis avant de conclure l'entente pour la phase II.

Priorité 2 : Coordonner les investissements fédéraux dans les projets d'infrastructure

INFC coordonne et gère les programmes de financement qui appuient les projets d'infrastructure publique. Deux familles de fonds ont été mises sur pied afin de relever les défis de l'infrastructure publique dans l'ensemble du pays.

La première famille englobe les projets stratégiques qui revêtent une importance nationale, interprovinciale, provinciale ou régionale. Souvent appelés « fonds stratégiques », ces fonds regroupent le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) et le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF).

Le *Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique* (FCIS), annoncé en 2001, met l'accent sur le financement d'importants projets stratégiques d'infrastructure essentiels au maintien de la croissance

économique et à l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes. Pour ce qui est de ce fonds, les gouvernements provinciaux et territoriaux établissent leurs priorités de concert avec le secteur privé et les municipalités, et ils rédigent des propositions individuelles étudiées par INFC. INFC collabore avec les ministères fédéraux pertinents dans le but de négocier des accords de contribution avec les promoteurs de projet et d'autres partenaires de financement, selon le cas. Des comités de gestion formés de représentants gouvernementaux, des partenaires de financement et des promoteurs de projet supervisent les initiatives. Ces projets sont d'importance nationale ou régionale majeure et doivent être approuvés par le Conseil du Trésor avant d'être financés (voir la section A page 25 pour obtenir des renseignements sur le rendement à ce jour).

Le *Fonds sur l'infrastructure frontalière* (FIF) a également été annoncé en 2001 et met l'accent sur les projets stratégiques d'infrastructure frontalière. Géré de façon similaire au FCIS, ce fonds appuie les projets qui réduisent la congestion frontalière aux principaux postes frontaliers canadiens, et augmente la capacité d'infrastructure à moyen terme (voir la section B page 30 pour obtenir des renseignements sur le rendement à ce jour).

La seconde famille englobe les projets communautaires qui, la plupart du temps, revêtent une importance locale et sont de plus petite envergure que les précédents. Ces fonds appuient 14 sous-programmes (un pour chaque province et territoire, et un pour les besoins en infrastructure des Premières nations). Souvent appelés « fonds communautaires », ces fonds regroupent le Programme infrastructures Canada (PIC) et le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR).

Le *Programme infrastructures Canada* (PIC) est en place depuis l'an 2000. Dans le cadre de ce programme, la prestation des services, l'administration et les ressources associées au programme sont déléguées à l'organisme régional approprié. Celui-ci assume ses responsabilités en vertu d'une entente de gestion négociée avec chaque province ou territoire respectif (Affaires indiennes et du Nord Canada s'occupe des collectivités des Premières nations). Les promoteurs de projet (les municipalités dans la plupart des cas) gèrent les initiatives. INFC assure le leadership et la coordination horizontale des projets offerts localement (voir la section C page 33 pour obtenir des renseignements sur le rendement).

Le *Fonds sur l'infrastructure municipale rurale* (FIMR), annoncé en 2003, ressemblera au modèle de prestation du PIC. Comme il s'agit d'un nouveau programme, il n'a pas encore été déployé et un cadre de mise en œuvre est en cours d'élaboration (voir la section D page 40).

Afin d'appuyer la prestation globale, la gestion et la surveillance de tous ces programmes de financement, INFC maintient la Direction des opérations de programme et le système partagé de gestion de l'information pour les infrastructures (SPGII).

Fonds stratégiques

A. Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS)

Description du programme et domaines visés :

Annoncé dans le budget de 2001 (2 milliards de dollars) et accru (de 2 milliards de dollars) dans le budget de 2003, le FCIS est un fonds d'infrastructure générale de 4 milliards de dollars dont le but est d'appuyer les grands projets d'importance nationale, interprovinciale, provinciale ou régionale.

Le FCIS met l'accent sur des partenariats avec tous les ordres de gouvernement (provincial, territorial et municipal) et le secteur privé. Chaque partenariat est régi par des ententes sur mesure et tient compte des considérations d'équité régionale qui constituent la base du partage des coûts entre tous les partenaires de financement.

Le FCIS investit dans des projets essentiels au maintien de la croissance économique et à l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes, tels que :

- infrastructure de traitement de l'eau et des eaux usées,
- infrastructure de routes et de chemins de fer,
- infrastructure de transport en commun urbain,
- infrastructure de tourisme et de développement urbain,
- télécommunications de pointe et large bande à grande vitesse,
- infrastructure du Nord.

Les projets du FCIS contribuent au développement durable en stimulant les avantages économiques, sociaux et environnementaux. Ils améliorent la circulation des gens et des services, assurent une meilleure circulation des biens, réduisent la congestion, et améliorent le transport commercial et la qualité de l'air local. De plus, les projets du FCIS contribuent à la viabilité des régions où une importante dégradation environnementale s'est déjà manifestée. Par exemple, les investissements dans les systèmes de traitement des eaux usées destinés à nettoyer les ports de St. John's et de Halifax auront une incidence positive sur ces voies navigables dégradées. Il est essentiel d'assurer le développement durable de tous les projets d'infrastructure. Des évaluations environnementales sont réalisées en tant que parties intégrantes de chaque projet du FCIS avant que le financement du Canada ne soit engagé.

Modèle de prestation

Le modèle de prestation du FCIS repose sur une entente de partenariat entre INFC et les ministères sectoriels qui ont déjà un mandat direct dans un domaine précis relatif à l'infrastructure (par ex., Transports Canada pour les projets de transport allant des autoroutes au transport en commun urbain, ou Industrie Canada pour les télécommunications d'avant-garde), ou encore un mandat de développement régional aligné avec les projets d'infrastructure envisagés (par ex., Diversification de l'économie de l'Ouest Canada pour les projets de développement du tourisme).

Afin d'assurer la prestation du programme du FCIS, INFC s'est associé à six ministères fédéraux différents : Transports Canada, Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, Industrie Canada (pour les projets de l'Ontario et de large bande), l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, et Affaires indiennes et du Nord Canada.

Un protocole d'entente cadre a été négocié afin de clarifier les responsabilités et la répartition de ces responsabilités entre INFC et ses partenaires. Ce protocole d'entente sera signé par INFC et chacun de ses partenaires fédéraux de prestation de programme. Un protocole d'entente propre à chaque projet sera négocié afin d'appuyer plus en détail les disposition prévues concernant chacun des projets du FCIS. Ces documents administratifs décriront clairement les attentes.

Le degré de délégation des responsabilités varie d'un projet à l'autre selon le partenariat, la complexité sociale ou technique, le potentiel d'acquisition de connaissances novatrices, le genre de conditions négociées, etc.

En général, dans le cadre du FCIS, INFC est responsable de ce qui suit :

- établissement des priorités avec les provinces et les territoires;
- évaluation d'un projet donné et vérification de sa conformité aux conditions du programme et au cadre d'optimisation des politiques;
- sélection du projet à financer;
- négociation de l'accord de contribution, incluant les résultats attendus, une description de projet détaillée et les ententes financières particulières;

- évaluation et gérance environnementale du gouvernement fédéral;
- stratégie de communication;
- identification d'un projet de démonstration pour les besoins de recherche;
- surveillance et rapports aux ministres et au Parlement;
- évaluations du FCIS;
- amélioration et ajustement du programme du FCIS.

En général, dans le cadre du FCIS, le partenaire fédéral de prestation de programme est responsable de ce qui suit :

- coprésidence fédérale du Comité directeur sur l'accord;
- approbation et suivi des réclamations et des paiements;
- prise de décisions quotidiennes dans le cadre de paramètres préalablement établis;
- recueil de données;
- discussions et communications quotidiennes avec le récipiendaire;
- suivi sur place des mesures d'atténuation environnementales;
- rapports à INFC.

Réalisations

Au cours de la dernière année, INFC a enregistré beaucoup de progrès au niveau de la mise en œuvre et du financement des projets du FCIS. Le processus de financement du FCIS comporte deux étapes principales. La première est le travail qui mène à l'annonce conjointe d'un projet par tous les partenaires de financement. La seconde se rapporte à la conception et à la description détaillées du projet, à la finalisation des dispositions financières précises entre les partenaires financiers, aux négociations, à l'approbation par le gouvernement et à la signature de l'accord de contribution relatif au projet.

En date du 31 mars 2004, le financement de 35* projets a été annoncé et 11 accords de projet ont été signés.

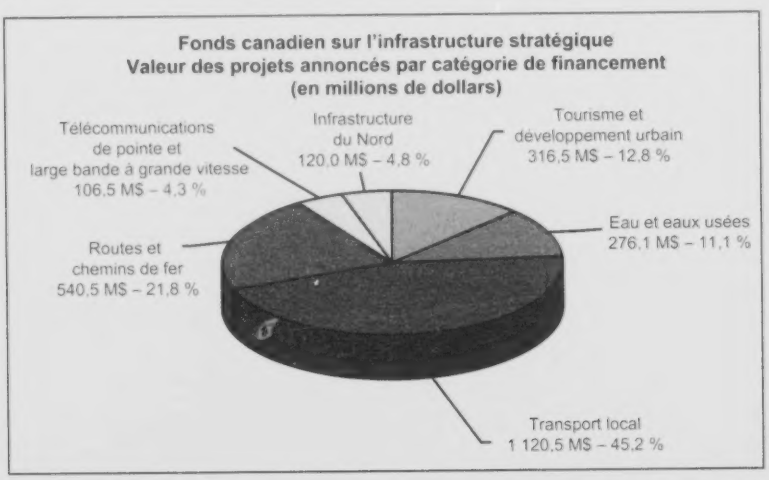
* Ce nombre a été ajusté afin d'éviter de compter deux fois les deux projets suivants qui figurent comme initiative provinciale/territoriale et comme initiative de priorité nationale : le canal de dérivation de la rivière Rouge au Manitoba et « Corridors for Canada » dans les Territoires du Nord-Ouest.

Dépenses et projets annoncés du programme FCIS en date du 31 mars 2004

Juridiction	Total de l'affectation des fonds fédéraux (M$)	Nombre de projets annoncés en date du 31 mars 2004	Valeur des projets annoncés en date du 31 mars 2004 (M$)	Nombre d'ententes de projet signées en date du 31 mars 2004	Valeur du FCIS dans les ententes de projet signées en date du 31 mars 2004 (M$)	Dépenses fédérales en 2003–2004 (M$)	Dépenses fédérales au cours des années précédentes (M$)
Canada	**3 813,0**	**35***	**2 480,0**	**11**	**615,1**	**52,4**	–
Colombie-Britannique	525,0	3	525,0	1	222,5	5,6	–
Alberta	300,0	2	150,0	1	50,0	–	–
Saskatchewan	120,0	3	79,0	1	9,0	5,8	–
Manitoba	135,0	1	80,0	1	120,0	2,3	–
Ontario	1 165,0	8	850,0	3	100,0	24,4	–
Québec	902,5	2	273,0	–	–	–	–
Nouveau-Brunswick	105,0	3	86,5	1	60,0	7,2	–
Nouvelle-Écosse	105,5	2	90,5	1	30,0	3,1	–
Île-du-Prince-Édouard	30,0	3	15,0	1	3,6	0,6	–
Terre-Neuve et Labrador	105,0	2	36,0	–	–	–	–
Yukon	40,0	1	15,0	–	–	–	–
Territoires du Nord-Ouest	40,0	1	40,0	1	20,0	3,4	–
Nunavut	40,0	2	40,0	–	–	–	–
Priorité nationale	200,0	4	200,0	–	–	–	–
Sous-total	**3 813,0**	**35***	**2 480,0**	**11**	**615,1**	**52,4**	–
Coordination fédérale	162,0						
Recherche	25,0						
Total	**4 000,0**						

* Ce nombre a été ajusté afin d'éviter de compter deux fois les deux projets suivants qui figurent comme initiative provinciale/territoriale et comme initiative de priorité nationale : le canal de dérivation de la rivière Rouge au Manitoba et « Corridors for Canada » dans les Territoires du Nord-Ouest.

La répartition des projets annoncés dans les catégories de financement préalablement identifiées est illustrée dans le diagramme ci-dessous :


Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique
Valeur des projets annoncés par catégorie de financement
(en millions de dollars)
Télécommunications de pointe et large bande à grande vitesse
106,5 M$ – 4,3 %
Infrastructure du Nord
120,0 M$ – 4,8 %
Tourisme et développement urbain
316,5 M$ – 12,8 %
Eau et eaux usées
276,1 M$ – 11,1 %
Routes et chemins de fer
540,5 M$ – 21,8 %
Transport local
1 120,5 M$ – 45,2 %

Les conditions du programme du FCIS ont été déterminées au début de la période 2003–2004. Elles incluent un cadre d'optimisation des politiques par rapport auquel les projets sont évalués afin d'assurer un maximum d'avantages pour les Canadiens et les Canadiennes.

Ce cadre a été élaboré en consultation avec d'autres ministères et organismes fédéraux, et d'autres intervenants. Il permet de s'assurer que les projets ne sont pas évalués individuellement, mais bien situés dans un contexte de planification plus vaste. De plus, il maximise à long terme les occasions de projet de développement durable.

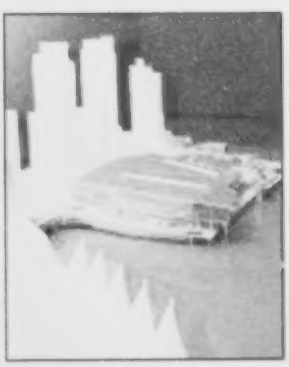
À l'appui du transport local et d'un air plus pur

Grâce à une contribution de 350 millions de dollars du FCIS, à partir de 2006, au moins 66 % des nouveaux autobus de la Toronto Transit Commission seront hybrides ou alimentés d'une manière alternative (c.-à-d. des autobus verts ou écologiques). De plus, la ville de Toronto prendra des mesures afin d'encourager le recours au transport en commun et d'améliorer l'efficacité de ses systèmes de transport en commun.

À l'appui d'eau plus propre

Les résidents de la Municipalité régionale de Halifax (MRH) profiteront d'une amélioration du traitement des eaux usées et de la qualité de l'eau dans le port de Halifax grâce à un partenariat amélioré entre le Canada, la Nouvelle-Écosse et la MRH. Le financement du FCIS permettra à la MRH de faire progresser divers projets d'eaux usées qui s'imposent afin de protéger les bassins hydrographiques, et, en bout de ligne, d'atteindre les objectifs liés à la qualité de l'eau du port de Halifax.

À l'appui du tourisme et du développement urbain



Le projet visant à agrandir le Vancouver Convention and Exhibition Centre de Canada Place est partiellement financé par une contribution de plus de 200 millions de dollars du FCIS. Ce projet devrait générer plus de 1,5 milliard de dollars en retombées économiques pour l'industrie et les différents paliers gouvernementaux, créer plus de 6 700 années-personnes d'emploi pendant la construction, et créer 7 500 emplois à temps plein lorsque le centre sera opérationnel.

Une liste à jour de toutes les annonces de projet du FCIS figure à l'adresse suivante : **http://www.infrastructure.gc.ca/csif/publication/newsreleases/index_f.shtml**.

Documentation à l'appui du programme

En raison de la grande variété de projets financés et des exigences relatives au programme, INFC a conçu et mis en œuvre un modèle d'accord de contribution. Comme la grande majorité des projets sont de propriété publique, l'approche contractuelle d'INFC repose sur le principe d'une entente entre gouvernements. INFC élabore présentement des lignes directrices afin d'appuyer le modèle d'accord de contribution.

Avantages du FCIS pour les Canadiens et les Canadiennes

On s'attend à ce que les projets du FCIS permettent aux Canadiens et aux Canadiennes de profiter des avantages suivants à moyen ou à long terme :

- eau plus sécuritaire et de meilleure qualité dans les grandes collectivités;
- circulation des personnes et des biens plus rapide et plus sécuritaire sur les principales routes de transport terrestre du Canada;
- réduction de la production de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques;
- développement urbain plus efficace;
- augmentation de l'activité économique, dont le tourisme;
- utilisation de technologies et de pratiques novatrices afin de réduire au minimum les émissions de gaz à effet de serre.

INFC fera état des **avantages réels** à mesure que les projets seront réalisés. Des renseignements supplémentaires sur le FCIS figurent dans la base de données sur les résultats des initiatives horizontales du gouvernement du Canada à **http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_f.asp**.

B. Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF)

Le FIF de 600 millions de dollars appuie les initiatives du Plan d'action pour une frontière intelligente en réduisant la congestion aux frontières et en améliorant, à moyen terme, la capacité de l'infrastructure.

Le Plan s'articule autour de quatre grands axes : i) la circulation sécuritaire des personnes, ii) la circulation sécuritaire des biens, iii) la sécurité des infrastructures, et iv) l'échange d'information et la coordination dans la réalisation de ces objectifs.

Le programme EXPRES (Expéditions rapides et sécuritaires) révolutionne la façon dont les envois commerciaux traversent la frontière canado-américaine et donne lieu à un processus de dédouanement rationalisé et à une plus grande efficience dans l'envoi de marchandises.

Dans le même ordre d'idées, le programme NEXUS, soit un programme de « voie rapide » tout le long de la frontière canado-américaine, vise à accélérer la circulation des voyageurs présélectionnés présentant un faible risque. Le FIF assurera que

les investissements nécessaires sont effectués pour soutenir les programmes NEXUS et EXPRES et en augmenter les avantages.

Le FIF a été mis en œuvre en collaboration avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et municipaux, et avec d'autres partenaires des secteurs public et privé des deux côtés de la frontière canado-américaine. Les contributions fédérales sont fixées à un maximum de 50 % du total des coûts admissibles. Les projets du FIF sont sélectionnés selon le degré auquel ils répondent aux critères suivants :

- réduction de la congestion;
- amélioration de la capacité;
- coordination avec les installations frontalières américaines adjacentes et le réseau d'accès routier;
- appui de la mise en œuvre du Plan d'action pour une frontière intelligente;
- amélioration de la sécurité aux postes frontaliers;
- ajout à la participation financière des autres partenaires des secteurs public et privé.

Les catégories d'investissement particulières sont les suivantes :

- infrastructure matérielle;
- infrastructure de système de transport intelligent;
- capacité analytique améliorée.

Modèle de prestation

Le modèle de prestation du FIF ressemble à celui du FCIS, même si les partenaires se limitent à Transports Canada et à l'Agence des services frontaliers du Canada.

À partir du protocole d'entente du FCIS, un protocole d'entente cadre sera négocié afin de clarifier les responsabilités et la répartition de ces responsabilités entre INFC et chacun de ses partenaires. Un protocole d'entente propre à chaque projet du FIF, décrivant les dispositions prévues, sera aussi signé. Ces documents administratifs décriront clairement les attentes.

En général, dans le cadre du FIF, INFC est responsable de ce qui suit :

- établissement des priorités avec les provinces et les territoires;
- évaluation d'un projet donné et vérification de sa conformité aux conditions du programme;
- sélection du projet à financer;
- négociation de l'accord de contribution, incluant les résultats attendus, une description de projet détaillée et les ententes financières particulières;
- évaluation et gérance environnementale du gouvernement fédéral;
- stratégie de communication;
- surveillance et rapports aux ministres et au Parlement;
- évaluations du FIF.

En général, dans le cadre du FIF, le partenaire fédéral de prestation de programme est responsable de ce qui suit :

- coprésidence fédérale du Comité directeur sur l'accord;
- approbation et suivi des réclamations et des paiements;
- prise de décisions quotidiennes dans le cadre de paramètres préalablement établis;
- recueil de données;
- discussions et communications quotidiennes avec le récipiendaire;
- suivi sur place des mesures d'atténuation environnementales;
- rapports à INFC.

Réalisations

En date du 31 mars 2004, huit projets du FIF évalués à 447 millions de dollars ont été annoncés à titre de projets frontaliers qui généreront au moins 500 millions de dollars supplémentaires en dépenses d'infrastructure, surtout de la part des provinces.

Dépenses et projets annoncés du programme FIF en date du 31 mars 2004

Juridiction	Total de l'affectation des fonds fédéraux (M$)	Nombre de projets annoncés en date du 31 mars 2004	Valeur des projets annoncés en date du 31 mars 2004 (M$)	Nombre de projets signés en date du 31 mars 2004	Valeur des projets signés en date du 31 mars 2004	Dépenses fédérales en 2003–2004 (M$)	Dépenses fédérales au cours des années précédentes (M$)
Nombre total de projets :	582	8	447	–	–	–	–
Province, ville :	***Projet :***						
1. N.-B., St. Stephen	Amélioration des postes frontaliers		15				
2. N.-B., St. Stephen	Amélioration des autoroutes d'accès aux frontières		30				
3. ON, Sarnia et Niagara Falls	Amélioration de l'infrastructure frontalière		133				
4. ON, Fort Erie	Amélioration des approches au Peace Bridge		21				
5. ON, Windsor	Mise en œuvre du Windsor Gateway		150				
6. SK, Estevan	Frontière de la Saskatchewan – entrée Nord		5				
7. C.-B., région métropolitaine de Vancouver	Amélioration de la rue Knight et de l'accès aux postes frontaliers de la vallée du bas Fraser		90				
8. Projet national (Agence des services frontaliers du Canada)	Logiciel de modélisation de simulation de frontière		3				
Coordination fédérale	**18**						
TOTAL	**600**						

Des renseignements supplémentaires sur les projets du FIF figurent sur le site Web d'INFC à **http://www.infrastructure.gc.ca/bif/index_f.shtml?menu32**.

Documentation à l'appui du programme

En raison du nombre limité de projets financés et des exigences relatives au programme, le modèle d'accord de contribution conçu et mis en œuvre pour le FIF repose sur le modèle élaboré pour le FCIS. Des lignes directrices seront élaborées afin d'appuyer ce modèle.

Avantages du FIF pour les Canadiens et les Canadiennes

Les avantages attendus relatifs aux projets du FIF annoncés à ce jour comprennent les suivants :

- réduction de la congestion frontalière;
- meilleure acceptation des programmes de passage accéléré aux frontières par les utilisateurs fréquents (migrants journaliers, commerce et transport);
- expansion ou amélioration de la capacité frontalière ou du système.

INFC fera état des **avantages réels** à mesure que les projets seront réalisés. Des renseignements supplémentaires sur le FIF figurent dans la base de données sur les résultats des initiatives horizontales du gouvernement du Canada à **http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhdb/profil_f.asp**.

Fonds communautaires

C. Programme infrastructures Canada (PIC)

Le but du PIC est d'améliorer l'infrastructure municipale urbaine et rurale au Canada. Les objectifs de ce programme incluent l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes au moyen d'investissements qui :

- améliorent la santé et la qualité de l'environnement (par ex., en améliorant la qualité de l'eau et de l'air; en offrant aux Canadiens et aux Canadiennes une eau potable plus saine et une meilleure gestion des eaux; en réduisant les émissions de gaz à effet de serre; et en améliorant la gestion des déchets solides);
- appuient une croissance économique à long terme (par ex., en augmentant le nombre de possibilités économiques dans les collectivités; en assurant une circulation plus sécuritaire et plus efficace des personnes et des biens dans les collectivités locales; en assurant un meilleur accès à la nouvelle économie au moyen de télécommunications améliorées dans les institutions publiques et les régions rurales et éloignées; et en augmentant le nombre de possibilités de tourisme au Canada);

- améliorent l'infrastructure communautaire (par ex., en améliorant la sécurité des collectivités; en augmentant le nombre de logements abordables; et en appuyant le patrimoine et la culture du Canada);
- permettent de construire des infrastructures pour le 21e siècle en encourageant l'innovation, les partenariats, les nouvelles approches et les meilleures pratiques afin de maximiser les avantages pour les Canadiens et les Canadiennes et l'efficacité de l'infrastructure existante.

Les projets d'infrastructure municipale verte sont la principale priorité du PIC, notamment ceux qui contribuent à l'amélioration de la qualité de l'environnement physique et procurent des avantages relatifs à la santé humaine et à la qualité de vie. Les projets du PIC appuient les systèmes de traitement de l'eau potable et des eaux usées, la gestion des eaux, la gestion et le recyclage des déchets solides, et l'énergie ou les services énergétiques plus efficaces ou renouvelables.

La portée des investissements consacrés à ces objectifs inclut ce qui suit :

1. Première priorité : infrastructure municipale verte telle que les systèmes de traitement de l'eau et des eaux usées, la gestion des eaux, la gestion et le recyclage des déchets solides, et l'énergie et les services énergétiques plus efficaces ou renouvelables[4].
2. Seconde priorité : autre infrastructure locale, notamment ce qui suit (en ordre alphabétique) :
   - infrastructure de transport comme le transport en commun urbain, les routes, les ponts, les tunnels, la technologie relative aux systèmes de transport intelligent et les quais;
   - infrastructure qui appuie le tourisme comme le support souterrain des édifices, l'accès aux emplacements et l'appui des attractions publiques majeures;
   - installations culturelles et récréatives telles que les musées locaux, les sites historiques locaux, les autres biens culturels comme les galeries d'art et les salles de spectacle, les centres communautaires dotés d'installations récréatives (par ex., piscines, patinoires), et préservation du patrimoine local;
   - logements abordables;
   - télécommunications rurales et éloignées et accès à haute vitesse pour les institutions publiques locales telles que les écoles, les musées et les bibliothèques.

4. En termes d'infrastructure municipale verte, les objectifs particuliers de chacun des 14 sous-programmes ont été fixés pendant les négociations avec les provinces et les territoires. Ils représentent de 20 à 90 % de la valeur totale des projets approuvés. Des renseignements supplémentaires sur ces objectifs figurent dans les ententes du PIC à **http://www.infrastructure.gc.ca/icp/partners/provinces_f.shtml**.

Modèle de prestation

Le modèle de prestation du PIC ressemble à celui du FCIS, mais il est tout de même différent. À l'instar du FCIS, le modèle du PIC repose sur une entente de partenariat fédérale entre INFC et cinq ministères fédéraux : Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, Industrie Canada (pour les projets de l'Ontario), l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, et Affaires indiennes et du Nord. Le PIC se distingue du FCIS par ses 14 sous-programmes, soit un sous-programme conjoint pour chaque province et territoire et un sous-programme pour les collectivités des Premières nations. Chaque sous-programme respecte les mêmes conditions générales, priorités et approches, mais comprend des nuances relatives à l'ordre de gouvernement partenaire.

Le PIC a été mis en œuvre avant la création d'INFC. Par conséquent, la délégation de responsabilités aux partenaires fédéraux était plus grande alors que les dispositions restrictives nationales concernant la coordination étaient limitées. La délégation de responsabilités incluait la délégation de nombreux pouvoirs ministériels aux ministres responsables de la mise en œuvre.

En général, dans le cadre du PIC, INFC est responsable de ce qui suit :

- détermination des conditions du programme;
- négociation de l'accord de contribution, notamment les catégories de projet, les résultats attendus, les engagements conjoints entre le gouvernement fédéral et les provinces, les territoires et les Premières nations, ainsi que les ententes financières;
- stratégie de communication du programme;
- élaboration, mise en œuvre et tenue à jour du système partagé de gestion de l'information pour les infrastructures (SPGII);
- surveillance et rapports généraux aux ministres et au Parlement;
- évaluations du PIC.

En général, dans le cadre du PIC, le partenaire fédéral de prestation de programme est responsable de ce qui suit :

- coprésidence fédérale du Comité de gestion des sous-programmes;
- sélection, évaluation et approbation des projets qui seront financés, en collaboration avec les provinces et les territoires;
- gérance des évaluations environnementales du gouvernement fédéral;
- stratégie de communication des sous-programmes;
- approbation et suivi des réclamations et des paiements;
- discussions et prise de décisions quotidiennes dans le cadre de paramètres préalablement établis;

- recueil de données;
- suivi sur place des mesures d'atténuation environnementales;
- évaluations des sous-programmes;
- liaison avec INFC.

Réalisations

En date du 31 mars 2004, presque tout le financement du PIC avait été affecté ou engagé, et plus de 3 400 projets financés du PIC avaient été approuvés. (Des renseignements supplémentaires figurent dans la base de données sur les résultats des initiatives horizontales du gouvernement du Canada à **http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_f.asp**).

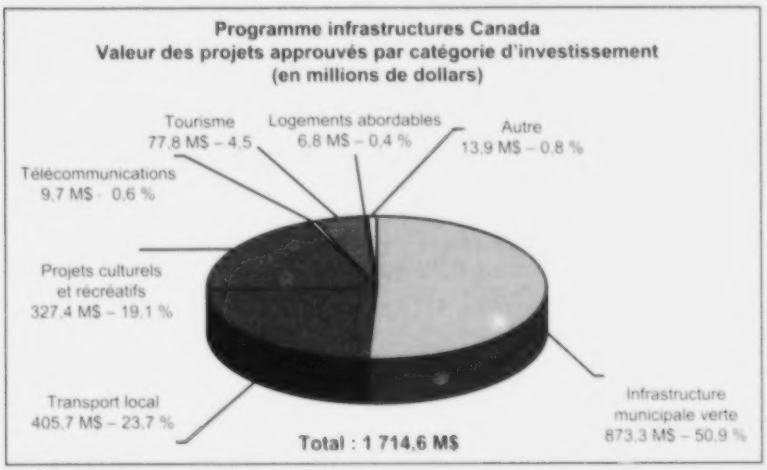
Le tableau suivant décrit les investissements fédéraux dans le PIC[5] :

Dépenses du PIC en date du 31 mars 2004

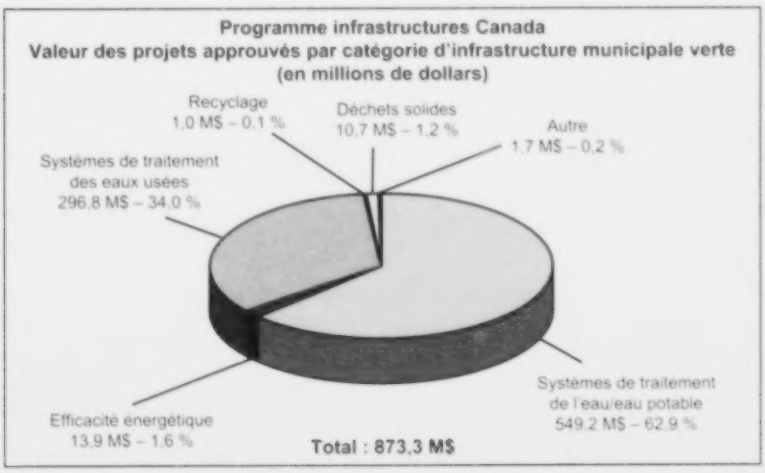
Organisme régional/ministère fédéral Juridiction	Total de l'affectation des fonds fédéraux (M$)	Nombre de projets approuvés en date du 31 mars 2004	Valeur des projets approuvés en date du 31 mars 2004 (M$)	Dépenses fédérales en 2003–2004 (M$)	Dépenses fédérales au cours des années précédentes (M$)
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	**557,1**	**1385**	**492,5**	**89,2**	**69,2**
Colombie-Britannique	268,5	261	237,4	23,0	2,1
Alberta	171,0	615	147,4	36,1	24,7
Saskatchewan	56,7	345	51,8	10,9	22,3
Manitoba	60,9	164	55,7	19,2	20,1
Industrie Canada/Ontario	**680,7**	**468**	**582,4**	**134,5**	**129,3**
Agence de développement économique du Canada/régions du Québec	**515,5**	**867**	**462,9**	**70,0**	**52,8**
Agence de promotion économique du Canada atlantique	**183,7**	**565**	**144,3**	**39,8**	**54,0**
Nouveau-Brunswick	54,4	84	49,3	13,0	17,0
Nouvelle-Écosse	65,3	112	49,4	13,6	18,0
Île-du-Prince-Édouard	12,8	66	11,9	3,5	7,0
Terre-Neuve et Labrador	51,2	303	33,5	9,7	12,0
Affaires indiennes et du Nord	**38,7**	**121**	**32,4**	**14,4**	**16,5**
Yukon	2,5	9	2,4	0,4	0,8
Territoires du Nord-Ouest	3,0	12	3,0	0,5	1,9
Nunavut	2,1	4	1,1	1,1	1,0
Premières nations	31,1	96	25,8	12,4	12,8
Sous-total des projets (comprend le coût d'administration provincial/territorial)	**1 976,0**	**3 406**	**1 714,6**	**347,9**	**321,8**
InfraGuide	**12,5**				
Coordination fédérale	**61,5**				
Total	**2 050,0**				

5. Les dépenses engagées dans le cadre du PIC sont communiquées par chacun des ministres responsables de la mise en œuvre, car les ressources de ce programme se situent dans les niveaux de référence des ministères et organismes fédéraux de prestation de programme. Dans le présent RMR, l'accès aux renseignements concernant les projets du PIC a été permis après consultation avec les organismes fédéraux de mise en œuvre, les provinces et les territoires.

Le diagramme ci-dessous montre comment les 3 406 projets approuvés du PIC (qui représentent 1 714,6 millions de dollars) sont répartis dans les différentes catégories d'investissement :



En outre, le diagramme suivant répartit le pourcentage (plus de 50 %) des projets d'infrastructure municipale verte mentionnés ci-dessus dans les différentes catégories d'infrastructure dite verte :



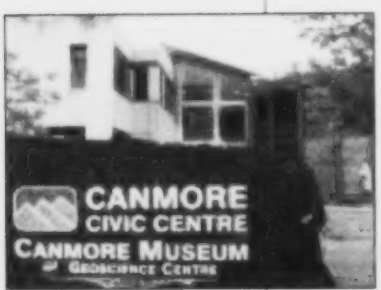
Avantages du PIC pour les Canadiens et les Canadiennes

Les avantages attendus pour les Canadiens et les Canadiennes relatifs aux projets approuvés du PIC comprennent les suivants :

Nombre de ménages reliés (ou en cours de connexion) à un système municipal d'alimentation en eau potable	54 400
Nombre de ménages qui ont profité ou qui profiteront d'une eau potable de meilleure qualité	2 265 000
Nombre de ménages reliés (ou en cours de connexion) à un système municipal de traitement des eaux usées	86 000
Augmentation de la quantité de déchets solides acheminés au recyclage et au compostage (tonnes métriques par année)	20 000
Nombre de ménages actuellement reliés à un système municipal de collecte des eaux usées, et dont les eaux usées sont ou seront traitées selon des normes plus élevées	1 190 000
Réduction de la quantité d'électricité utilisée par les installations et les édifices municipaux (kWh par m^3 par année)	4 497 000
Réduction de la quantité d'huile de chauffage utilisée par les édifices municipaux (BTU équivalents par m^3 par année)	1 221 000
Nombre de collectivités à bénéficier d'un transport local amélioré	500
Nombre de collectivités à bénéficier d'installations sportives, culturelles et récréatives améliorées	400

Les **avantages réels** seront rassemblés et communiqués à mesure que les projets du PIC seront réalisés. Une évaluation intérimaire prévue pour 2004–2005 permettra de souligner les réussites du PIC et les points à améliorer.

Exemples de projets qui ont profité d'un appui fédéral dans le cadre du PIC :



Amélioration de l'efficacité énergétique, Canmore (Alberta)

Le gouvernement du Canada a contribué plus de 460 000 $ à l'amélioration de l'efficacité énergétique du Canmore Municipal Services Centre.

D'autres projets complétés en Alberta comprennent la reconstruction du dépôt de recyclage à Airdrie, ce qui augmentera considérablement les occasions de recyclage. Le PIC a également appuyé l'expansion des programmes de gestion sécuritaire des déchets d'Airdrie.

À Cochrane, le projet de vitalisation du centre-ville a été complété. Le PIC a appuyé plusieurs initiatives qui contribueront au développement d'un centre-ville dynamique et sécuritaire pour les piétons, doté notamment d'une place publique qui sera le point d'intérêt pour les activités communautaires et les événements spéciaux qui attireront les touristes.

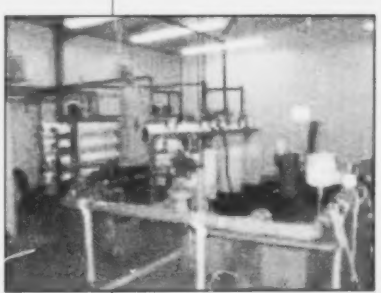
Aérateur du bassin principal, Paquetville (Nouveau-Brunswick)

À Paquetville, au Nouveau-Brunswick, chaque ordre de gouvernement a contribué 5 000 $ à l'installation d'un aérateur dans le bassin de traitement des eaux usées du village. Paquetville profite également d'un investissement du PIC dans un nouvel édifice multifonctionnel. Cet édifice loge différents organismes municipaux et régionaux de service public, dont Concertation rurale Centre-Péninsule, la Collectivité Ingénieuse de la Péninsule Acadienne, un centre d'accès communautaire de niveau II, et un centre communautaire de formation et d'apprentissage.

Projet d'échangeur routier, Regina (Saskatchewan)

À Regina, le gouvernement du Canada investit 750 000 $ par le biais du PIC dans la construction d'un nouvel échangeur routier de rocade et l'amélioration de la chaussée. Ces projets augmenteront la capacité de circulation et amélioreront la sécurité et l'efficacité de la rocade. La construction est en cours et sera complétée à temps pour les célébrations du centenaire de la Saskatchewan en 2005 et les Jeux du Canada Summer Games de 2005 qui auront lieu à Regina.

Services d'égout et d'approvisionnement en eau, Balmoral (Manitoba)



Une contribution du PIC de plus de 730 000 $ a permis d'assurer que l'eau potable de la collectivité de Balmoral au Nord du Manitoba réponde aux Normes pour l'eau potable au Canada. Cette collectivité devait respecter une consigne émise par les autorités sanitaires locales selon laquelle elle devait faire bouillir son eau en raison du risque élevé de contamination bactérienne dans les puits. Grâce à ce projet, des services d'égout et d'approvisionnement en eau ont été installés pour les résidents de Balmoral et des environs, ainsi qu'un nouveau puits d'eau de source et un système de pompes pour chlorer et fluorer l'eau.

PROFIL : InfraGuide *(Guide national pour des infrastructures municipales durables)*

En octobre 2000, en collaboration avec le Conseil national de recherches du Canada (CNRC), le gouvernement du Canada a accepté de contribuer 12,5 millions de dollars en deux phases à la Fédération canadienne des municipalités (FCM) pour l'élaboration du *Guide national pour des infrastructures municipales durables* (InfraGuide).

Le projet InfraGuide permet d'identifier et de diffuser les meilleures pratiques et d'encourager l'innovation afin d'appuyer les décisions et les actions liées à l'infrastructure municipale durable. À ce jour, INFC a contribué 6,5 millions de dollars à la phase I et signé un accord en vue d'une contribution pouvant s'élever à 6 millions de dollars pour la phase II qui se terminera le 31 mars 2005.

Au cours de la phase I, InfraGuide a permis de mettre en œuvre la structure de gestion du projet, de publier 30 meilleures pratiques, de recruter 13 stagiaires et de mettre sur pied un site Web.

Suite aux recommandations formulées dans l'évaluation à mi-mandat, la phase II a permis de rationaliser la structure de gestion et d'adopter une stratégie de marketing et d'éducation. La phase II permettra d'élaborer 20 meilleures pratiques supplémentaires.

De plus amples renseignements figurent à **www.infraguide.ca**.

D. Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR)

Annoncé dans le budget de 2003, le FIMR réservait 1 milliard de dollars pour l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes, notamment ceux qui résident dans de plus petites collectivités ou des collectivités plus éloignées. Plus particulièrement, le FIMR cible les collectivités de moins de 250 000 habitants et les collectivités des Premières nations. Ce fonds était initialement une initiative de dix ans, mais le budget de 2004 a réduit cette période à cinq ans. Comme les autres programmes d'infrastructure, le but du FIMR est d'assurer que les projets financés appuient les objectifs du gouvernement fédéral, encouragent la création de nouvelles approches et d'approches novatrices, et stimulent les partenariats tout en mettant l'accent sur des projets « verts » durables qui, en outre, réduisent les émissions de gaz à effet de serre.

Modèle de prestation

Le modèle de prestation du FIMR ressemble beaucoup à celui du PIC. Comme ce dernier, le FIMR repose sur des ententes de partenariat entre INFC et cinq ministères fédéraux : Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, Industrie Canada (pour les projets de l'Ontario), Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, Agence de promotion économique du Canada atlantique

et Affaires indiennes et du Nord. Le FIMR négocie la création de 14 sous-programmes, soit un sous-programme conjoint pour chaque province et territoire et un sous-programme pour les collectivités des Premières nations. Chacun des 14 sous-programmes du FIMR respectera les mêmes conditions générales, priorités et approches, mais, selon la nature individuelle de chaque sous-programme, les ententes comprendront des nuances relatives à l'ordre de gouvernement partenaire.

Les sous-programmes du FIMR seront mis en œuvre sous l'autorité d'INFC. Ainsi, la délégation des responsabilités aux partenaires fédéraux est un peu plus limitée, et les dispositions restrictives de coordination nationale seront accrues. Néanmoins, la délégation de responsabilités comprendra la délégation de nombreuses autorités ministérielles aux ministres responsables de la mise en œuvre.

En général, dans le cadre du FIMR, INFC est responsable de ce qui suit :

- détermination des conditions du programme;
- élaboration et publication du modèle des ententes, des lignes directrices et des manuels de référence;
- négociation de l'accord de contribution, notamment les catégories de projet, les résultats attendus, les engagements entre le gouvernement fédéral et les provinces, les territoires et les Premières nations, et les ententes financières;
- stratégie de communication du programme;
- modification, mise en œuvre et tenue à jour du système partagé de gestion de l'information pour les infrastructures (SPGII) afin qu'il contienne les caractéristiques particulières du FIMR;
- surveillance des programmes, et rapports aux ministres et au Parlement;
- évaluations du FIMR.

En général, dans le cadre du FIMR, le partenaire fédéral de prestation de programme est responsable de ce qui suit :

- coprésidence fédérale du Comité de gestion des sous-programmes;
- sélection, évaluation et approbation des projets qui seront financés, en collaboration avec les provinces et les territoires;
- gérance des évaluations environnementales du gouvernement fédéral;
- stratégie de communication des sous-programmes;
- approbation et suivi des réclamations et des paiements;
- discussions et prise de décisions quotidiennes dans le cadre de paramètres préalablement établis;

- recueil de données;
- suivi sur place des mesures d'atténuation environnementales;
- évaluations des sous-programmes;
- rapports à INFC.

Catégories de projets

Les projets admissibles doivent pouvoir être classés dans certaines catégories. Dans la mesure du possible, au moins 50 % du financement global du FIMR doit être investi dans des projets dits verts, comme les suivants :

- eau potable, eaux usées et traitement des déchets solides;
- transport en commun;
- amélioration de l'énergie environnementale des édifices municipaux.

Les autres catégories de projets admissibles sont les suivantes :

- routes locales;
- infrastructure culturelle;
- infrastructure récréative et relative au tourisme;
- connectivité (à large bande).

Afin de stimuler l'obtention des résultats attendus, les projets admissibles du FIMR doivent respecter un cadre d'optimisation des politiques fondé sur une référence commune, mais adaptée à chaque juridiction.

Dans le but d'assurer un vaste appui et la prestation efficace et novatrice des projets, divers types de partenariat (incluant des partenariats public-privé) sont encouragés pour l'élaboration et la prestation des projets du FIMR. Le programme va compter sur l'obtention de commentaires solides des municipalités locales et rurales, notamment des conseils locaux élus. En outre, des représentants municipaux prendront part aux processus et à la gestion du programme dans leur province ou territoire respectif.

Financement

Le financement du FIMR accordé à chaque juridiction a été calculé au moyen d'une formule qui attribue une allocation de base de 15 millions de dollars à chaque juridiction, incluant les Premières nations. Le reste du montant (moins 40 millions de dollars pour l'administration des programmes fédéraux) est attribué aux provinces et aux territoires selon le nombre d'habitants.

Documentation à l'appui du programme

Comme le FIMR repose sur 14 sous-programmes, la nécessité d'avoir une documentation commune s'est manifestée. Une série de documents d'appui a donc été élaborée pour le FIMR. INFC a créé un modèle d'entente générique sur lequel se fondent les négociations avec chaque province et territoire. À partir du principe selon lequel le FIMR est mis en œuvre seulement si des partenariats fructueux sont conclus avec chaque juridiction, l'approche contractuelle qui a été élaborée repose sur le principe d'une entente entre gouvernements.

Avantages pour les Canadiens et les Canadiennes

Les résultats attendus relatifs aux projets financés par le FIMR pourraient inclure les suivants :

- amélioration de la qualité de l'eau et de la qualité de l'effluent des eaux usées;
- amélioration de l'efficacité des systèmes de collecte et de traitement des eaux usées et des eaux d'orage;
- réduction du volume et du poids des déchets solides par habitant envoyés aux lieux d'enfouissement;
- amélioration de la récupération de l'énergie, et plus grande utilisation et récupération des matières recyclées et organiques;
- amélioration de la gestion des déchets solides;
- réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la congestion et de la quantité d'énergie utilisée;
- amélioration du développement social et économique des régions locales;
- amélioration de la sécurité routière sur les routes locales;
- préservation, développement et promotion de la culture et du patrimoine communautaires;
- intégration d'activités sportives et physiques dans le quotidien d'un plus grand nombre de Canadiens et de Canadiennes;
- augmentation du nombre de visiteurs au Canada;
- amélioration de l'accès à large bande dans les collectivités;
- amélioration de la prestation à large bande des services publics (services électroniques gouvernementaux, de santé et éducatifs).

Les résultats réels dépendront des types de projets approuvés. Ils seront communiqués dans les prochains rapports ministériels d'INFC.

Priorités de recherche d'INFC pour 2003–2004 :

- état de l'infrastructure au Canada;
- conséquences économiques, socioculturelles et environnementales de l'infrastructure publique;
- mécanismes de financement;
- technologie, innovation et infrastructure évolutive;
- collectivités et villes.

Priorité 3 : Améliorer la recherche, les connaissances et la diffusion relatives aux questions concernant l'infrastructure

L'amélioration de la recherche, des connaissances et de la diffusion relatives aux questions concernant l'infrastructure est essentielle au développement et au maintien d'INFC en tant qu'organisation efficace (Priorité 1), ainsi qu'au rôle du ministère dans l'amélioration continue de la coordination des investissements fédéraux dans l'infrastructure (Priorité 2). Des progrès considérables ont été enregistrés dans ce domaine en 2003–2004.

Un des principaux objectifs stratégiques d'INFC en 2003–2004 a consisté à « revisiter les principes de base » afin que le rôle du ministère dans la recherche sur l'infrastructure soit efficace, viable à long terme et crédible. La première étape a été réalisée en mars 2003 lorsque le comité de gestion du ministère a approuvé la première *Stratégie de recherche d'Infrastructure Canada*. Fondée sur des analyses et des consultations approfondies, la *Stratégie de recherche* décrit l'approche intégrée du ministère visant à renforcer la base de connaissances sur l'infrastructure et à assurer la disponibilité de cette base de connaissances en vue d'informer et d'appuyer l'élaboration de politiques et la prise de décisions.

La *Stratégie de recherche* est la pierre angulaire du rôle du ministère dans le domaine de la recherche. Elle comporte les trois éléments apparentés suivants :

- création de connaissances (CC) – créer des connaissances plus exhaustives et plus intégrées sur les questions prioritaires horizontales concernant l'infrastructure;
- développement communautaire (DC) – encourager le développement d'une collectivité de recherche pluridisciplinaire plus forte pour les questions relatives à l'infrastructure;
- connaissances et transfert (CT) – s'assurer que les décideurs et les responsables des politiques diffusent et appliquent les résultats de recherche, ainsi que les autres connaissances relatives aux questions concernant l'infrastructure.

D'importants résultats ont été obtenus en 2003–2004 dans chacun de ces domaines. Conformément à la priorité accordée à « revisiter les principes de base », plusieurs résultats ont trait à la création et au lancement des outils de base requis pour faire avancer la stratégie de recherche. En même temps, plusieurs autres répondent directement aux besoins de recherche internes propres au ministère. D'autres encore se rapportent à l'amélioration de la communication, de la

coordination et de la collaboration pour les questions de recherche concernant l'infrastructure au sein du gouvernement fédéral, et à la reconnaissance du rôle d'INFC en matière de recherche par d'autres principaux partenaires de recherche, notamment les laboratoires de pensée et les chercheurs universitaires.

Plus particulièrement, la période 2003–2004 a donné lieu aux réalisations importantes suivantes (des renseignements supplémentaires figurent à **www.infrastructure.gc.ca/recherche**) :

Création de connaissances

- Les priorités de recherche d'INFC ont été établies, approuvées et communiquées aux principaux publics internes et externes (voir l'encadré).
- Dix-huit études de recherche ont été complétées dans les domaines prioritaires et sont maintenant diffusées à grande échelle aux décideurs et aux responsables de l'élaboration des politiques d'INFC, au sein de la famille fédérale, et à l'externe.
- INFC a finalisé l'analyse et le développement des données originales au moyen du SPGII du ministère et d'autres sources.
- INFC a conçu et produit la première édition d'une publication annuelle intitulée *Registre de recherche en infrastructure au gouvernement fédéral*. Elle est offerte en copie papier et dans différents formats électroniques consultables.
- INFC a finalisé un protocole d'entente avec Statistique Canada afin de disposer d'un cadre de recherche et d'analyse collaboratives de données.

Développement communautaire

- INFC a mis sur pied un nouveau forum important, la Table ronde de recherche horizontale sur l'état de l'infrastructure (TRRHÉI). Ce forum rassemble régulièrement 26 organisations fédérales afin d'encourager l'amélioration des collaborations de recherche au sein du gouvernement fédéral. Le premier projet de recherche de la TRRHÉI mettait l'accent sur la représentation de l'infrastructure publique au gouvernement fédéral.
- INFC a conçu et lancé la toute première passerelle Web à traiter de la recherche en infrastructure, la passerelle de la recherche sur l'infrastructure. Cette passerelle joue un rôle de plus en plus important au niveau du rapprochement des chercheurs du domaine de l'infrastructure, des responsables des politiques de partout au Canada et des sources d'expertise internationales. **http://www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/index_f.shtml**.

Connaissances et transfert

- Développement d'une série de publications (*Précis de recherche*, *Notes de recherche* et *Rapports de recherche*) afin de diffuser les résultats de recherche de toutes sortes dans l'ensemble du ministère, au sein du gouvernement fédéral et à l'externe.
- Création d'un centre de documentation sur la recherche en infrastructure afin d'aider les décideurs et les responsables des politiques du ministère.
- Participation à plusieurs conférences nationales et à divers autres événements afin de discuter du rôle du ministère en termes de recherche et de résultats, et de fournir des conseils sur les questions concernant l'infrastructure.

Une autre activité principale d'INFC en 2003–2004 a consisté à élaborer une nouvelle initiative de financement novatrice afin d'améliorer la recherche, les connaissances et la diffusion relatives aux questions concernant l'infrastructure. Cette initiative devrait être lancée en 2004–2005 et permettra au ministère d'acquérir un outil essentiel à un engagement plus formel, structuré et exhaustif avec la communauté externe de recherche en infrastructure, notamment nos partenaires, pour la création de connaissances, le développement communautaire et le transfert des connaissances. De plus, cette nouvelle initiative contribuera aux objectifs plus vastes du ministère concernant les communications et la diffusion.

Par cette même initiative, le ministère prévoit financer des projets qui favoriseront une compréhension plus étendue des questions concernant l'infrastructure. Un rigoureux processus d'évaluation et de surveillance mettant l'accent sur les partenariats sera utilisé pour financer toute une gamme de projets tels que des conférences et des événements à forte tendance informative, ainsi que des outils multimédias de communication à grande échelle. Le programme vise à renforcer la sensibilisation de la population au rôle du gouvernement fédéral dans l'infrastructure afin de compléter les activités de communication continues comme les annonces de projet de partenariat, le Web, les publications, et les discours du ministre et des hauts fonctionnaires.

Annexes

A. Personnes-ressources

Pour obtenir plus d'information, veuillez visiter notre site Web à **www.infrastructure.gc.ca** ou communiquer avec nous à :

Infrastructure Canada
90, rue Sparks, 6e étage
Ottawa (Ontario)
K1P 5B4

Téléphone : (613) 948-1148
Ligne téléphonique sans frais : 1-800-O-Canada (1-800-622-6232)

B. Paiements de transfert

Nom du bénéficiaire de la subvention conditionnelle : provinces et territoires	**Résultats attendus**	**Résultats atteints**	**Liens URL vers l'information connexe**
Nom du projet : Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) **Description du projet :** Le FCIS est un fonds de 4 milliards de dollars mis en place pour appuyer les grands projets d'infrastructure d'importance nationale et régionale majeure nécessaires au maintien de la croissance économique et de la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes.	Circulation plus sécuritaire et plus rapide des personnes et des biens sur les principales routes canadiennes de transport terrestre. Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Développement urbain plus efficace. Augmentation de l'activité économique, notamment le tourisme.	Les résultats sont toujours attendus, car ces projets à long terme viennent tout juste d'être mis en œuvre. En 2003–2004, 35 projets ont été annoncés et des ententes ont été signées pour 11 projets.	**www.infrastructure.gc.ca/csif/index_f.shtml?menu3**
Au cours de l'exercice 2003–2004, le montant réel des contributions imputées au crédit d'Infrastructure Canada pour le FCIS s'élevait à 52 374 690 $.			

Nom du bénéficiaire de la subvention conditionnelle : Fédération canadienne des municipalités	**Résultats attendus**	**Résultats atteints**	**Liens URL vers l'information connexe**
Nom du projet : InfraGuide (Guide national pour des infrastructures municipales durables) **Description du projet :** Aux fins de la protection et de l'amélioration de la qualité de vie, le Guide national pour des infrastructures municipales durables cerne et fait connaître les pratiques exemplaires et encourage l'innovation à l'appui des décisions et des interventions concernant les infrastructures municipales durables.	**Phases I et II :** • Création et rationalisation d'une structure de gestion. • Élaboration de pratiques exemplaires pour des infrastructures municipales durables. • Recrutement et intégration d'au moins huit stagiaires pour une période de six mois (phases I et II). • Création de systèmes d'information et d'une stratégie de communication. • Adoption et application d'une stratégie de marketing. • Adoption et application d'une stratégie d'éducation.	**Phases I et II :** • Structure de gestion rationalisée. • 30 pratiques exemplaires ont été publiées; 20 autres en sont à diverses étapes de leur élaboration. • 13 stagiaires recrutés (quatre pour six mois, et neuf pour un an). • Systèmes d'information et stratégie de communication en place. • Stratégie de marketing adoptée et mise en œuvre. • Stratégie d'éducation adoptée et mise en œuvre.	**www.infraguide.ca**
Au cours de l'exercice 2003–2004, le montant réel des contributions imputées au crédit d'Infrastructure Canada pour la Fédération canadienne des municipalités s'élevait à 2 945 083 $.			

C. Initiatives réglementaires

Aucune nouvelle initiative réglementaire pour 2003–2004.

D. Tableaux financiers sommaires

La présente section contient un sommaire du rendement financier d'INFC pour l'exercice 2003–2004. Les tableaux financiers présentés contiennent de l'information regroupée sous les en-têtes suivants :

- Total du budget principal des dépenses – montants qui figurent dans le Budget principal des dépenses, *Budget principal des dépenses, partie II, Budget 2003–2004;*
- Total des dépenses prévues – montant qui figurent dans *Budget de 2003–2004 : Rapport sur les plans et les priorités;*
- Autorisations totales – dépenses prévues plus tout montant supplémentaire approuvé par le Parlement afin de refléter les priorités changeantes, les ajustements techniques et les imprévus;
- Total des dépenses réelles – montants réellement dépensés pendant l'exercice 2003–2004, comme l'indiquent les Comptes publics du Canada.

Tableau 1 – Sommaire des crédits approuvés

(en millions de dollars)						
		2003–2004				
Crédit		Total du budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Autorisations totales reçues à la suite des annonces du 12 décembre 2003 (Estimation des autorisations totales pour tout l'exercice)	Autorisations révisées
100	Dépenses de fonctionnement	17,5	17,5	18,8	1,3	20,1
105	Contributions	5,2	5,2	125,4	–	125,4
15	Paiements à la Queens Quay West Land Corporation	–	–	–	4,0	4,0
20	Paiements à la Société du Vieux-Port de Montréal Inc.	–	–	–	18,4	18,4
(s)	Contribution aux régimes de prestations aux employés	1,2	1,2	1,1	0,2	1,3
	Total pour le ministère	23,9	23,9	145,3	23,9	169,2
Total des ETP		13,5				

Différence entre les dépenses prévues et les autorisations totales

Le ministère a dépensé 73,9 millions de dollars en 2003–2004. Cette somme inclut les montants contribués au régime de prestations aux employés. Elle est supérieure au total des dépenses prévues de 23,9 millions de dollars indiqué dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2003–2004, ce qui s'explique en grande partie par le financement approuvé relatif aux contributions versées dans le cadre du FCIS (financement qui représente 105,2 millions de dollars du total des autorisations révisées). Le solde est attribuable au transfert des autorisations à la suite des annonces du 12 décembre 2003, lorsqu'une partie du Secrétariat des sociétés d'État est passée de Transports Canada à Infrastructure Canada. Le tableau ci-après décrit les ressources relatives à ces transferts.

Différence entre les autorisations totales et les dépenses réelles

La différence entre les autorisations totales et les dépenses réelles s'explique par les dépenses retardées liées aux programmes du FCIS et du FIF. En 2003–2004, les autorisations relatives à ces fonds de contribution s'élevaient à 125,4 millions de dollars, desquels seulement 55,3 millions de dollars ont été dépensés à la fin de l'année. Infrastructure Canada va faire un report de fonds pour les exercices subséquents pour le montant des contributions non dépensées.

Tableau 1.1 – Dépenses par autorisation

(en millions de dollars)				
		2003–2004		
Crédit		**Total des dépenses réelles**	**Total des dépenses réelles pour les autorisations et les responsabilités transférées/reçues à la suite des annonces du 12 décembre 2003 (exercice en entier)**	**Dépenses totales révisées**
100	Dépenses de fonctionnement	17,5	1,0	18,5
105	Contributions	55,3	–	55,3
15	Paiements à la Queens Quay West Land Corporation	–	4,0	4,0
20	Paiements à la Société du Vieux-Port de Montréal Inc.	–	18,4	18,4
(s)	Contribution aux régimes de prestations aux employés	1,1	1,2	1,2
	Total pour le ministère	73,9	23,5	97,4

Tableau 1.2 – Conséquences des annonces du 12 décembre 2003

(en millions de dollars)			
Financement reçu de :	**Estimation des autorisations totales reçues**	**Total des dépenses réelles pour les autorisations reçues pour l'exercice 2003–2004**	**ETP**
Transports Canada/Crédit 1 – Dépenses de fonctionnement	1,3	1,0	13,5
Transports Canada/Crédit 35 – Paiements à la Queens Quay West Land Corporation	4,0	4,0	–
Transports Canada/Crédit 40 – Paiements à la Société du Vieux-Port de Montréal Inc.	18,4	18,4	–
Transports Canada/Statutaire – Contribution aux régimes de prestations aux employés	0,2	0,1	–
Total reçu	23,9	23,5	13,5

Tableau 2 – Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Dépenses prévues du ministère par opposition aux dépenses réelles par secteur d'activités							
(en millions de dollars)							
	Nombre d'employés	**Fonctionnement**	**Capital**	**Subventions et contributions**	**Total des dépenses brutes**	**Moins : Recettes disponibles**	**Total des dépenses nettes**
Total Budget principal des dépenses		18,7	–	5,2	–	–	23,9
Total des dépenses prévues		18,7	–	5,2	–	–	23,9
Autorisations totales		19,9	–	125,4	–	–	145,3
Total des dépenses réelles	90	18,6	–	55,3	73,9	–	73,9
Coût des services offerts par d'autres ministères							
Aménagement							0,6
Primes d'assurance de la fonction publique							0,5
Coût net du programme							
Autorisations totales							146,4
Réelles							75,0

Le tableau suivant propose une perspective historique par secteur d'activités concernant la façon dont les ressources ministérielles ont été utilisées. L'explication des différences entre les dépenses prévues, les autorisations totales et les dépenses réelles figure après le tableau intitulé « Sommaire des crédits approuvés » (tableau 1).

Tableau 3 – Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

(en millions de dollars)						
			2003–2004			
	Dépenses réelles 2001–2002	Dépenses réelles 2002–2003	Total du budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Total	–	11,8	23,9	23,9	145,3	73,9

Nota : Avant 2002–2003, le Bureau national des infrastructures était un programme administré par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, et ses rapports faisaient partie des Comptes publics du Secrétariat.

Tableau 4 – Paiements de transfert

Les tableaux suivants contiennent de l'information concernant chacun des programmes de paiement de transfert d'INFC.

Tableau 4.1 – Sommaire des paiements de transfert par programme

(en millions de dollars)						
			2003–2004			
CONTRIBUTIONS	Dépenses réelles 2001–2002	Dépenses réelles 2002–2003	Total du budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Contribution à la Fédération canadienne des municipalités	–	2,8	5,2	5,2	5,2	2,9
Contributions dans le cadre du FCIS	–	–	–	–	105,2	52,4
Contributions dans le cadre du FIF	–	–	–	–	15,0	–
Total des contributions	**–**	**2,8**	**5,2**	**5,2**	**125,4**	**55,3**
Total des paiements de transfert	**–**	**2,8**	**5,2**	**5,2**	**125,4**	**55,3**

Tableau 4.2 – Détails des paiements de transfert par programme

Programme : Contributions à la Fédération canadienne des municipalités

(en millions de dollars)						
			2003–2004			
CONTRIBUTIONS	**Dépenses réelles 2001–2002**	**Dépenses réelles 2002–2003**	**Total du budget principal des dépenses**	**Total des dépenses prévues**	**Autorisations totales**	**Dépenses réelles**
Contribution à la Fédération canadienne des municipalités pour le développement du Guide national pour des infrastructures municipales durables (InfraGuide)	–	2,8	5,2	5,2	5,2	2,9
Total des contributions du programme	**–**	**2,8**	**5,2**	**5,2**	**5,2**	**2,9**

Programme : Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique

(en millions de dollars)						
			2003–2004			
CONTRIBUTIONS	Dépenses réelles 2001–2002	Dépenses réelles 2002–2003	Total du budget principal des dépenses	Total des dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Contribution à la Canadian Opera House Corporation pour la construction d'un opéra au centre-ville de Toronto	–	–	–	–	–	15,8
Contribution à la province du Nouveau-Brunswick pour le dédoublage de la route transcanadienne au Nouveau-Brunswick	–	–	–	–	–	7,2
Contribution à la municipalité régionale de Halifax pour la construction de systèmes de collecte des eaux usées et de stations d'épuration à Halifax	–	–	–	–	–	3,1
Contribution à la province du Manitoba pour l'expansion du canal de dérivation de la rivière Rouge au Manitoba	–	–	–	–	–	2,3
Contribution à la ville de Stratford sur l'Île-du-Prince-Édouard pour l'expansion des systèmes de distribution d'eau et de collecte des eaux usées	–	–	–	–	–	0,6
Contribution à la Corporation of the City of Thunder Bay en Ontario pour les mises à jour apportées aux systèmes de traitement de l'eau et des eaux usées de Thunder Bay	–	–	–	–	–	8,6
Contribution au Vancouver Convention Centre Expansion Project Limited pour l'expansion du Vancouver Convention and Exhibition Centre	–	–	–	–	–	5,6
Contribution au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest pour le projet « Corridors for Canada », dans les Territoires du Nord-Ouest	–	–	–	–	–	3,4
Contribution à la Saskatchewan Property Management Corporation pour le projet d'amélioration du lac Wascana de Regina	–	–	–	–	–	5,8
Total des contributions du programme	**–**	**–**	**–**	**–**	**105,2**	**52,4**

Nota : En date du 31 mars 2004, certains de ces montants comprennent des charges à payer qui n'ont pas encore été versées aux bénéficiaires.

E. Évaluations et vérifications

Liste de toutes les évaluations et vérifications effectuées en 2003–2004 :

1. **Évaluation à mi-mandat de la phase I de la contribution de 12,5 millions de dollars à la Fédération canadienne des municipalités pour l'élaboration d'un guide de développement durable (« InfraGuide »).**
   - Cette évaluation a été terminée en octobre 2003 et traitait de la phase I du projet InfraGuide, soit la première moitié d'un accord de contribution du gouvernement fédéral pouvant s'élever à 12,5 millions de dollars.
   - En tant qu'évaluation formative, cette étude avait pour but de donner de l'information aux gestionnaires d'InfraGuide et aux responsables du projet afin d'améliorer la mise en œuvre.
   - En général, l'évaluation à mi-mandat de la phase I a confirmé que le projet InfraGuide avait atteint ses objectifs pour cette phase.
   - Un sommaire de cette évaluation sera affiché sur le site Web du ministère dans un avenir prochain.
2. **Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) – étude de cas, *rapport de 2003, chapitre 3 : Les stratégies de développement durable : études de cas***
   - La vérification consistait en une étude approfondie des résultats de plusieurs ministères sélectionnés par rapport à certains objectifs précis des stratégies de développement durable de 2001. INFC faisait partie des ministères sélectionnés.
   - Le CEDD a vérifié si INFC avait enregistré des progrès en termes d'amélioration de la qualité de l'environnement en finançant des projets d'infrastructure par le biais du Programme infrastructures Canada.
   - L'étude de cas figure à **http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/c20031003cf.html**.